Deutscher Bundestag **Drucksache 18/10513** (neu)
18. Wahlperiode 30.11.2016

Beschlussempfehlung und Bericht

des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur (15. Ausschuss)

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
– Drucksachen 18/9524, 18/9953, 18/10102 Nr. 15 –

Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes

A. Problem

Gemäß § 4 des Gesetzes über den Ausbau der Schienenwege des Bundes ist der Bedarfsplan für die Bundesschienenwege spätestens nach Ablauf von fünf Jahren daraufhin zu überprüfen, ob er der zwischenzeitlich eingetretenen Wirtschafts- und Verkehrsentwicklung anzupassen ist. Dies ist im Rahmen der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplanes 2030 geschehen. Die diesem zugrundeliegende Verkehrsprognose 2030 sagt eine weitere Zunahme des Schienenverkehrs voraus. Der geltende Bedarfsplan für die Bundesschienenwege soll daher an die prognostizierte Verkehrsentwicklung angepasst werden.

B. Lösung

Der überarbeitete Bedarfsplan tritt durch dieses Gesetz an die Stelle des bisherigen Bedarfsplans.

Annahme des Gesetzentwurfs in geänderter Fassung mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE.

C. Alternativen

Annahme mit anderen Änderungen.

D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Der Bedarfsplan wird nur in dem Umfang durchgeführt, in dem Haushaltsmittel nach Maßgabe anderer gesetzlicher Vorschriften zur Verfügung gestellt werden. Durch den Bedarfsplan selbst werden unmittelbar keine Haushaltsausgaben verursacht.

E. Erfüllungsaufwand

E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Für Bürgerinnen und Bürger entsteht kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand.

E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Für die Wirtschaft entsteht kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand; neue Informationspflichten werden nicht eingeführt.

Der Gesetzentwurf begründet daher keine Anwendung der „One in, One out“-Regel für neue Regelungsvorhaben der Bundesregierung.

E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Bund

Keiner.

Länder (inklusive Kommunen)

Keiner.

F. Weitere Kosten

Auswirkungen auf Einzelpreise und das allgemeine Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten.

Beschlussempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,

den Gesetzentwurf auf Drucksachen 18/9524, 18/9953 mit folgenden Maßgaben, im Übrigen unverändert anzunehmen:

Artikel 1 Nummer 3 wird wie folgt gefasst:

‚3. Die Anlage wird wie folgt gefasst:

„Anlage (zu § 1)

Bedarfsplan für die Bundesschienenwege

Abschnitt 1

Laufende und fest disponierte Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs

lfd. Nr.	Vorhaben
1	Maßnahmen mit einem Restvolumen < 50 Mio €
2	ABS Lübeck / Hagenow Land – Rostock – Stralsund
3	ABS Hamburg – Büchen – Berlin
4	ABS Stelle – Lüneburg
5	ABS Berlin – Dresden (1. u. 2. Baustufe)
6	ABS Hannover – Lehrte
7	ABS Löhne – Braunschweig – Wolfsburg (1. Baustufe)
8	ABS Dortmund – Paderborn – Kassel
9	ABS/NBS Nürnberg – Erfurt
10	NBS/ABS Erfurt – Leipzig / Halle
11	ABS Leipzig – Dresden
12	ABS Paderborn – Bebra – Erfurt – Weimar – Jena – Glauchau – Chemnitz (1. u. 2. Baustufe)
13	ABS Karlsruhe – Stuttgart – Nürnberg – Leipzig / Dresden
14	ABS Berlin – Frankfurt/Oder – Grenze D/PL
15	ABS Köln – Aachen
16	ABS/NBS Hanau – Nantenbach
17	ABS Ludwigshafen – Saarbrücken, Kehl – Appenweier
18	ABS Mainz – Mannheim
19	ABS Fulda – Frankfurt am Main
20	ABS/NBS Stuttgart – Ulm – Augsburg
21	ABS Augsburg – München (1. u. 2. Baustufe)
22	ABS München – Mühldorf – Freilassing (1., 2. u. 3. Baustufe)
23	NBS/ABS Nürnberg – Ingolstadt – München
24	ABS/NBS Karlsruhe – Offenburg – Freiburg – Basel (1. u. 2. Baustufe)
25	Kombinierter Verkehr / Rangierbahnhöfe (1. Stufe)
26	Ausbau von Knoten (Berlin, Dresden, Erfurt, Halle / Leipzig, Magdeburg)

lfd. Nr.	**Vorhaben**
27	ABS Hamburg – Lübeck
28	ABS Oldenburg – Wilhelmshaven / Langwedel – Uelzen
29	ABS Uelzen – Stendal
30	ABS (Amsterdam –) Grenze D/NL – Emmerich – Oberhausen (1. u. 2. Baustufe)
31	ABS Hoyerswerda – Horka – Grenze D/PL
32	ABS Nürnberg – Marktredwitz – Reichenbach / Grenze D/CZ (– Prag)
33	ABS Luxemburg – Trier – Koblenz – Mainz
34	ABS Berlin – Görlitz
35	ABS München – Lindau – Grenze D/A
36	Ausbau von Knoten (2. Stufe) (Bremen, Frankfurt/Main, Hamburg, Mannheim, München)
37	Kombinierter Verkehr / Rangierbahnhöfe (2. Stufe)

Abschnitt 2

Neue Vorhaben

Unterabschnitt 1

Vordringlicher Bedarf (VB-E(in Fettdruck) u. VB)

lfd. Nr.	**Vorhaben**
1	ABS Ulm – Friedrichshafen – Lindau (Südbahn)
2	ABS/NBS Hanau – Würzburg / Fulda – Erfurt[1]
3	ABS/NBS Hamburg – Hannover, ABS Langwedel – Uelzen, Rotenburg – Verden – Minden / Wunstorf, Bremerhaven – Bremen – Langwedel (Optimiertes Alpha-E + Bremen)
4	Korridor Mittelrhein: Zielnetz I (umfasst u. a. NBS/ABS Mannheim – Karlsruhe, NBS Frankfurt – Mannheim, ABS Köln/Hagen – Siegen – Hanau)
5	ABS/NBS Karlsruhe – Basel
6	ABS München – Mühldorf – Freilassing
7	ABS/NBS München – Rosenheim – Kiefersfelden – Grenze D/A (– Kufstein)
8	ABS/NBS Nürnberg – Erfurt (VDE 8.1)
9	ABS/NBS Hamburg – Lübeck – Puttgarden (Hinterlandanbindung FBQ)[2]
10	**ABS Burgsinn – Gemünden – Würzburg – Nürnberg**
11	ABS Nürnberg – Passau
12	**ABS Paderborn – Halle (Kurve Mönchehof – Ihringshausen)**
13	ABS/NBS Hannover – Bielefeld[3]

[1] Mit Infrastruktur für Fernverkehrshalt Aschaffenburg.

[2] Aus- und Neubau für eine Zielreisezeit im Taktfahrplan Hamburg – Kopenhagen von unter 150 Minuten und Berlin – Kopenhagen von unter 240 Minuten.

[3] Ohne Querung Seelze-Süd und ohne Tunnel Jakobsberg unter der Maßgabe, dass die für einen Deutschland-Takt erforderliche Fahrzeitverkürzung von voraussichtlich acht Minuten erreicht wird.

lfd. Nr.	Vorhaben
14	ABS Nürnberg – Marktredwitz – Hof / Grenze D/CZ (– Prag) (Franken-Sachsen-Magistrale)
15	**ABS Uelzen – Stendal – Magdeburg – Halle (Ostkorridor Nord)**[4]
16	**ABS Hof – Marktredwitz – Regensburg – Obertraubling (Ostkorridor Süd)**
17	**Rhein-Ruhr-Express (RRX): Köln – Düsseldorf – Dortmund / Münster**[5]
18	Rhein-Ruhr-Express (RRX): Köln – Düsseldorf – Dortmund / Münster (5. u. 6. Gleis Düsseldorf-Kalkum – Duisburg)
19	Rhein-Ruhr-Express (RRX): Köln – Düsseldorf – Dortmund / Münster (Systemhalt Düsseldorf-Benrath)
20	ABS Angermünde – Grenze D/PL (– Stettin)
21	ABS Hannover – Berlin (Lehrter Stammbahn)
22	ABS/NBS Ulm – Augsburg
23	ABS Stuttgart – Singen – Grenze D/CH (Gäubahn)
24	Projekte des Potentiellen Bedarfs (Streckenmaßnahmen)
25	**Großknoten (Frankfurt, Hamburg, Köln, Mannheim, München)**
26	Projekte des Potenziellen Bedarfs (weitere Knoten, mikroskopische Maßnahmen)
27	Kombinierter Verkehr / Rangierbahnhöfe

[4] Bei der baulichen Umsetzung der Abschnitte Veerßen – Salzwedel und Hohenwulsch – Stendal sollen die aktuellen Standards des vorsorgenden Lärmschutzes angewendet werden. Der Abschnitt Salzwedel – Hohenwulsch ist nachträglich mit vergleichbarem vorsorgenden Lärmschutz auszustatten.

[5] Mit Halt Köln-Mühlheim ohne Infrastrukturausbau laut Betriebsprogramm der Aufgabenträger

Unterabschnitt 2

Vorhaben des Potentiellen Bedarfs, die in den VB aufsteigen können. Sobald nachgewiesen ist, dass diese Projekte die Kriterien für die Aufnahme in den Vordringlichen Bedarf erfüllen, werden sie in den Vordringlichen Bedarf aufgenommen.

lfd. Nr.	Vorhaben
1	ABS Bremerhaven – Bremervörde – Rotenburg – Verden
2	Korridor Mittelrhein: Zielnetz II (umfasst u. a. NBS Troisdorf – Mainz-Bischofsheim)
3	ABS München – Mühldorf – Freilassing[6]
4	ABS/NBS Nürnberg – Erfurt (VDE 8.1)
5	ABS Grenze D/NL – Bad Bentheim – Löhne
6	ABS Nürnberg – Schwandorf / München – Regensburg – Furth im Wald – Grenze D/CZ
7	ABS Nürnberg – Weiden – Hof / Schirnding – Grenze D/CZ
8	ABS Hochstadt-Marktzeuln – Hof / Nürnberg – Bayreuth – Neuenmarkt-Wirsberg
9	ABS Grenze D/NL – Kaldenkirchen – Viersen – Rheydt-Odenkirchen[7]
10	ABS Augsburg – Donauwörth
11	ABS Cottbus – Görlitz
12	ABS Dresden – Görlitz – Grenze D/PL
13	ABS Gotha – Leinefelde
14	ABS Gruiten – Wuppertal – Schwelm
15	ABS Stuttgart – Backnang / Schwäbisch Gmünd – Aalen – Nürnberg
16	ABS Kehl – Appenweier
17	ABS Landshut – Plattling
18	ABS Lübeck – Schwerin / Büchen – Lüneburg
19	ABS Ludwigshafen – Saarbrücken – Grenze D/F
20	ABS Weimar – Gera – Gößnitz
21	ABS Regensburg – Mühldorf – Rosenheim
22	ABS Niebüll – Klanxbüll
23	NBS Rheydter Kurve
24	NBS Studernheimer Kurve
25	ABS Hamburg – Ahrensburg
26	NBS Dresden – Prag
27	ABS Lehrte / Hameln – Braunschweig – Magdeburg – Roßlau
28	ABS Cuxhaven – Stade
29	ABS Köln – Aachen
30	ABS Münster – Lünen
31	ABS Leipzig – Chemnitz

[6] Das Projekt beinhaltet ergänzend zur lfd. Nr. 6 des Unterabschnitts 1 (Vordringlicher Bedarf) noch zweigleisige Begegnungsabschnitte Tüßling – Freilassing.

[7] oder mit stadtverträglicher umfahrender Alternative zur Viersener Kurve – Prüfung und Planung kann zu nachrangiger Umsetzung des Teilabschnitts führen.

lfd. Nr.	Vorhaben
32	ABS Wilster – Brunsbüttel
33	ABS Berlin – Angermünde – Pasewalk – Stralsund
34	ABS Berlin – Neustrelitz – Neubrandenburg – Stralsund (Berliner Nordbahn)
35	ABS Koblenz – Mainz (Tunnelertüchtigung)
36	ABS Cottbus – Forst (Lausitz) – Grenze D/PL (- Zary)
37	Weitere Streckenmaßnahmen zur Engpassauflösung (umfasst u. a. ein Projekt „Überholgleise für 740m-Züge“)
38	Knoten Frankfurt
39	Knoten Hamburg[8]
40	Knoten Hannover
41	Knoten Köln[9]
42	Knoten Mannheim
43	Knoten München
44	Deutschland-Takt
45	Weitere Knoten, mikroskopische Maßnahmen
46	Kombinierter Verkehr / Rangierbahnhöfe

Unterabschnitt 3

Neue Vorhaben, Weiterer Bedarf (WB)“.‘

[8] Unter Berücksichtigung des viergleisigen Ausbaus des Bahnhofs Elmshorn
[9] Unter Berücksichtigung der Eisenbahnspange Köln / Brühl – Porz-Wahn (Rheinquerung)

Berlin, den 30. November 2016

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur

Martin Burkert
Vorsitzender

Alexander Funk
Berichterstatter

Gustav Herzog
Berichterstatter

Sabine Leidig
Berichterstatterin

Dr. Valerie Wilms
Berichterstatterin

Bericht der Abgeordneten Alexander Funk, Gustav Herzog, Sabine Leidig und Dr. Valerie Wilms

A. Allgemeiner Teil

I. Überweisung

Der Deutsche Bundestag hat den Gesetzentwurf auf **Drucksache 18/9524** in seiner 190. Sitzung am 22. September 2016 in erster Lesung beraten und zur federführenden Beratung an den Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur überwiesen. Außerdem hat er ihn zur Mitberatung an den Haushaltsausschuss, den Ausschuss für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit sowie an den Ausschuss für Tourismus überwiesen. Der Parlamentarische Beirat für nachhaltige Entwicklung hat eine gutachtliche Stellungnahme zu dem Gesetzentwurf abgegeben.

II. Wesentlicher Inhalt der Vorlage

Gemäß § 4 des Gesetzes über den Ausbau der Schienenwege des Bundes ist der Bedarfsplan für die Bundesschienenwege spätestens nach Ablauf von fünf Jahren daraufhin zu überprüfen, ob er der zwischenzeitlich eingetretenen Wirtschafts- und Verkehrsentwicklung anzupassen ist. Dies ist im Rahmen der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplanes 2030 geschehen. Die diesem zugrundeliegende Verkehrsprognose 2030 sagt eine weitere Zunahme des Schienenverkehrs voraus. Der geltende Bedarfsplan für die Bundesschienenwege soll daher an die prognostizierte Verkehrsentwicklung angepasst werden.

Der überarbeitete Bedarfsplan tritt durch dieses Gesetz an die Stelle des bisherigen Bedarfsplans.

III. Stellungnahmen der mitberatenden Ausschüsse

Der **Haushaltsausschuss** hat in seiner 89. Sitzung am 30. November 2016 mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE. beschlossen zu empfehlen, den Gesetzentwurf auf Drucksachen 18/9524, 18/9953 anzunehmen.

Der **Ausschuss für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit** hat in seiner 98. Sitzung am 30. November 2016 mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE. beschlossen zu empfehlen, den Gesetzentwurf auf Drucksache 18/9524 in der Fassung des Änderungsantrages der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 18(15)402 des federführenden Ausschusses anzunehmen.

Der **Ausschuss für Tourismus** hat in seiner 62. Sitzung am 30. November 2016 mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN beschlossen zu empfehlen, den Gesetzentwurf auf Drucksache 18/9524 in der Fassung des Änderungsantrages der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 18(15)402 des federführenden Ausschusses anzunehmen.

Der **Parlamentarische Beirat für nachhaltige Entwicklung** hat sich im Rahmen seines Auftrags zur Überprüfung von Gesetzentwürfen und Verordnungen der Bundesregierung auf Vereinbarkeit mit der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie gemäß Einsetzungsantrag (Drs. 18/559) am 13. September 2016 mit dem Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BT-Drs. 18/9524) befasst.

Folgende Aussagen zur Nachhaltigkeit wurden in der Begründung des Gesetzentwurfes getroffen:

„Das Gesetz entfaltet keine Wirkungen, die im Widerspruch zu einer nachhaltigen Entwicklung im Sinne der Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung stehen. Mit dem Gesetz werden die Investitionen des Bundes in die Bundesschienenwege mit dem Ziel des Erhalts einer nachhaltig leistungsfähigen Schieneninfrastruktur vorangetrieben.“

Formale Bewertung durch den Parlamentarischen Beirat für nachhaltige Entwicklung:

Eine Nachhaltigkeitsrelevanz des Gesetzentwurfs ist gegeben. Der Bezug zur nationalen Nachhaltigkeitsstrategie ergibt sich hinsichtlich folgenden Indikators: Indikator 11 (Mobilität sichern und Umwelt schonen) Die Darstellung der Nachhaltigkeitsprüfung ist nicht vollständig plausibel. Es fehlen Aussagen zu Indikator 11 - Verkehrsverlagerung. Eine Prüfbitte ist jedoch nicht erforderlich.

IV. Beratungsverlauf und Beratungsergebnisse im federführenden Ausschuss

Bereits im Vorfeld der Beratungen über die Ausbaugesetze zum Bundesverkehrswegeplan hat sich der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur intensiv mit der neuen Bundesverkehrswegeplanung befasst. Unter anderem hat er sich in seiner 44. Sitzung am 17. Juni 2015 mit der Bürgerbeteiligung bei der Vorbereitung der Bundesverkehrswegeplanung (BVWP) auseinandergesetzt. In seiner 48. Sitzung am 30. September 2015 hat der Ausschuss sich über die Umsetzung der Grundkonzeption der Bundesverkehrswegeplanung (BVWP) informiert. In seiner 62. Sitzung am 16. März 2016 hat der Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, Alexander Dobrindt, MdB, den Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030 im Ausschuss vorgestellt.

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur hat in seiner 75. Sitzung am 28. September 2016 die Beratungen über den Gesetzentwurf auf Drucksache 18/9524 aufgenommen. Er hat im Rahmen dieser Sitzung einen Beschluss über den Zeitplan der Beratungen, über die Durchführung einer öffentlichen Anhörung, über die Durchführung von Sondersitzungen und über die Erstellung von Wortprotokollen über nichtöffentliche Sitzungen gefasst. In seiner 81. Sitzung am 26. Oktober 2016 hat der Ausschuss seine Beratungen über den Gesetzentwurf im Rahmen einer Sondersitzung, die vom Präsidenten des Deutschen Bundestages nach § 60 Absatz 3 der Geschäftsordnung genehmigt wurde, fortgesetzt. Dabei wurde über die konkreten Vorhaben, die in der Anlage zu § 1 des Gesetzentwurfs, dem Bedarfsplan für die Bundesschienenwege, aufgeführt sind, im Einzelnen beraten.

Die öffentliche Anhörung über den Gesetzentwurf auf Drucksache 18/9524 fand in der 84. Sitzung des Ausschusses am 7. November 2016 statt. Als Sachverständige waren geladen:

Dirk Flege (Allianz pro Schiene e.V.), Dr. Martin Henke (Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)), Thomas Kiel (Deutscher Städtetag), Prof. Dr.-Ing. Thomas Siefer (Technische Universität Braunschweig), Peter Westenberger (Netzwerk Europäischer Eisenbahnen (NEE) e.V.).

Zum Ergebnis der Anhörung wird auf das Wortprotokoll der 84. Sitzung des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur verwiesen.

Der Ausschuss hat die Beratungen über den Gesetzentwurf auf Drucksachen 18/9524, 18/9953 in seiner 88. Sitzung am 23. November 2016 fortgesetzt. Dem Ausschuss lagen zu dieser Sitzung Änderungsanträge zum Bundesschienenwegeausbaugesetz der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 18(15)402, der Fraktion DIE LINKE. auf Ausschussdrucksache 18(15)427 und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf den Ausschussdrucksachen 18(15)432 und 18(15)446 vor. Die Änderungsanträge sind in der Anlage 1 zu dieser Beschlussempfehlung gemäß der Systematik der Anlage (zu § 1) des Gesetzentwurfs auf Bundestagsdrucksache 18/9524 (Bedarfsplan für die Bundesschienenwege) aufgeführt. Die in der Anlage enthaltene Übersicht enthält in fortlaufender Nummerierung zu jedem Änderungsantrag je nach Art der Bezugnahme auf den Gesetzentwurf folgende Angaben: lfd. Nummer im Gesetzentwurf, lfd. Nummer in der Beschlussempfehlung, Vorhaben im Gesetzentwurf, auf den sich die Änderung gegebenenfalls bezieht, Antragsteller, Inhalt der Änderung, Begründung der Änderung sowie das Ergebnis der Abstimmung im Ausschuss.

Ferner lag dem Ausschuss folgender Änderungsantrag der Fraktion DIE LINKE. auf Ausschussdrucksache 18(15)427 (Umdruck 3) zu Artikel 1 des Gesetzentwurfs vor:

‚In Artikel 1 wird eine neue Nr. 1. eingefügt:

„1.In § 2 wird folgender Absatz 3 eingefügt:

(3) Vor der der Einleitung eines Planfeststellungsverfahrens für in der Anlage zu § 1 aufgeführte Maßnahmen ist ein Dialogverfahren durchzuführen, in dem die von Verwaltungen oder Dritten vorgeschlagenen vernünftigen Alternativen zu prüfen sind. Deren Ergebnis ist dem Deutschen Bundestag zur Entscheidung vorzulegen. Der Deutsche Bundestag würdigt diese Alternativen und wählt eine Vorzugslösung aus, für die sodann der vordringlichen Bedarf gilt.“

Die bisherigen Nr. 1 bis 3 werden zu den Nr. 2-4.‘

Begründung

Im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 muss erstmals die EU-rechtlich und bundesgesetzlich vorgeschriebene Strategische Umweltprüfung (SUP) angewendet werden. Demnach müssen „vernünftige Alternativen“ „ermittelt, beschrieben und bewertet“ werden. Geeignete Verfahren für die Erarbeitung von Alternativen sind erweiterte oder informelle Beteiligungsverfahren wie Dialogforen, Runde Tische oder Mediationsverfahren. Bei umstrittenen Schienenprojekten ermöglichten diese den Konsens über wichtige Infrastrukturmaßnahmen. Sie könnten so deren öffentliche Legitimation verstärken, die Planungen verbessern und die Umsetzung der Lösung beschleunigen.

Es kam in den letzten Jahren immer wieder zu erheblichen Widerständen gegen Schienenprojekte, weil die Bevölkerung nicht in die Entscheidungen mit einbezogen wurde und sich übergangen gefühlt hat. Damit wurden häufig auch Chancen vertan, bessere Varianten für Aus- oder Neubaumaßnahmen zu finden. Dialogforen, wie sie hier vorgeschlagen werden, haben sich z.B. beim Ausbau der Strecke zwischen Hamburg und Hannover („Alpha-E-Variante“) oder beim Ausbau des Kinzigtals bewährt. Mit der hier beantragten Änderung würden solche Dialogforen schon in einem früheren Stadium durchgeführt, bevor die Art des Aus- oder Neubaus schon allzu stark festgelegt ist und bevor große Planungskapazitäten in eine später abgelehnte Ausbauvariante fließen. Damit könnten Aus- und Neubaumaßnahmen im Schienennetz letztlich auch deutlich beschleunigt werden.

Der Änderungsantrag auf Ausschussdrucksache 18(15)427 (Umdruck 3) wurde mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktion DIE LINKE. bei Stimmenthaltung der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN abgelehnt.

Der **Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur** hat die Beratungen über den Gesetzentwurf in seiner 90. Sitzung am 30. November 2016 fortgesetzt und abgeschlossen. Der Ausschuss empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE., den Gesetzentwurf auf Drucksachen 18/9524, 18/9953 in geänderter Fassung anzunehmen.

Im Zusammenhang mit dem Gesetzentwurf auf Drucksache 18/9524 wurden dem Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur vom Petitionsausschuss Petitionen nach § 109 Absatz 1 Satz 2 der Geschäftsordnung zur Stellungnahme übermittelt. Der Ausschuss hat diese in die Beratungen zu dem Gesetzentwurf einbezogen und dazu Stellungnahmen an den Petitionsausschuss beschlossen.

Die **Fraktion der CDU/CSU** erklärte, dass der Entwurf zum Bundesverkehrswegeplan eine hervorragende Grundlage für eine nachhaltige und zukunftssichere Weiterentwicklung der Infrastruktur in Deutschland bilde. Der Bundesverkehrswegeplan nehme auch die richtige Gewichtung bei der Verteilung der Mittel auf die verschiedenen Verkehrsträger vor. So werde die Straße im Vergleich zu Schiene und Wasserstraße, anders als von den Oppositionsparteien behauptet, nicht bevorzugt. Während im Jahre 2015 16 Prozent des Verkehrs – 7,6 Prozent des Personenverkehrs und 8,5 Prozent des Güterverkehrs – auf der Schiene abgewickelt worden seien, weise der Bundesverkehrswegeplan diesem Verkehrsträger 42 Prozent der Mittel zu. Da man mittlerweile seit zwei Jahren über den Bundesverkehrswegeplan und seit einigen Wochen und Monaten auch über die entsprechenden Ausbaugesetze diskutiert habe, sei es nun an der Zeit, die Projekte umzusetzen. Wenn die Schieneninfrastruktur wie geplant ausgebaut werde, dann werde dies den Bahnkunden sehr zum Vorteil gereichen. Durch Beseitigung von Engpässen werde sich die Pünktlichkeit der Bahn erhöhen. Außerdem würden durch Maßnahmen wie die Einrichtung des 740-Meter-Netzes die Voraussetzungen für die Einführung des Deutschland-Taktes geschaffen. Die Grundbedingung für all dies sei jedoch, dass der Ausschuss dem vorliegenden Gesetzentwurf zustimme.

Die **Fraktion der SPD** wies darauf hin, dass mit dem vorliegenden Ausbaubaugesetz zum Bundesverkehrswegeplan das größte Ausbauprojekt im Bereich Schiene in Gang gesetzt werde, das es in Deutschland jemals gegeben habe. Ausgangspunkt für die Ausbaupläne sei die Frage gewesen, wo das Netz zurzeit überlastet sei und wie man am besten Abhilfe schaffen könnte. Das Gesetz orientiere sich dementsprechend an dem Ziel, bestehende Kapazitätsengpässe zu beseitigen und lange Wartezeiten, wie sie im Bereich des Schienengüterverkehrs an der Tagesordnung seien, aufzulösen. Bedauerlicherweise hätten zahlreiche Projekte, denen eine große verkehrliche Bedeutung komme, bis jetzt noch nicht berechnet werden können; es sei jedoch zu hoffen, dass sie sich am Ende als volkswirtschaftlich sinnvoll erweisen und daraufhin in den Vordringlichen Bedarf aufgenommen würden. Dies gelte insbesondere für Projekte in den Bereichen Elektrifizierung, Deutschland-Takt und 740-Meter-Netze. Im Übrigen gebe es im Bereich Schiene spezifische Umsetzungsprobleme. So hätten Umleitungen für Bauprojekte im Bereich Schiene ungleich schwerwiegendere Auswirkungen auf den Verkehr als Umleitungen auf der Straße.

Die **Fraktion DIE LINKE.** legte dar, dass der Gesetzentwurf eine Reihe sinnvoller Projekte enthalte und sich an wichtigen Zielen wie dem Deutschland-Takt und der Engpassbeseitigung orientiere. Gleichwohl habe man zwei zentrale Kritikpunkte vorzubringen. So sei generell zu bemängeln, dass viele Schienenprojekte nicht abschließend bewertet worden seien. Man halte es für verfehlt, Bewertungskriterien, die für die Straße entwickelt worden seien, unverändert auf die Schiene zu übertragen. Ferner seien viele Projekte nur deshalb nicht in den Bedarfsplan aufgenommen worden, weil ihnen angeblich eine ausschließlich regionale Bedeutung zukomme. Demgegenüber würden zahlreiche Straßenprojekte gefördert, obwohl sie keinerlei überregionale Relevanz hätten. Die Regionalisierungsmittel seien aber dafür bestimmt, ein Angebot für die Bahnkunden sicherzustellen, während für den Ausbau der Infrastruktur allein der Bund zuständig sei. Vor diesem Hintergrund erhebe DIE LINKE. die Forderung, gesellschaftlich nützliche Projekte mit einem Nutzen-Kosten-Verhältnis von größer als 1 in den Vordringlichen Bedarf einzustufen und ein Sonderprogramm für die weitere Elektrifizierung der Schienenwege aufzulegen. Ferner sei es dringend geboten, ähnlich wie für die großen Straßenprojekte auch für alle Großprojekte im Bereich Schiene Dialogforen einzurichten.

Die **Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** vertrat die Ansicht, dass der Bundesverkehrswegeplan eine grundlegend verkehrte Schwerpunktsetzung aufweise. Es wäre nicht zuletzt im Interesse des Klimaschutzes angemessen gewesen, die Attraktivität des Schienenverkehrs zu erhöhen. Statt-dessen habe die Koalition darauf verzichtet, das Ziel der Verlagerung von Verkehr von der Straße auf die Schiene auch nur ernsthaft ins Auge zu fassen und bestehende Engpässe zu beseitigen. Zudem wirke sich die Methode, die bei der Bewertung der Verkehrsprojekte anwendet worden sei, prinzipiell nachteilig auf den Schienenverkehr aus. Bedingt durch die Bewertungsmethode würden im Straßenverkehr selbst kleine Umgehungsstraßen als förderungswürdig eingestuft, während die Bundesregierung im Bereich Schiene vielfach zu dem Ergebnis gelange, dass kein Bedarf bestehe. Statt verkehrsträgerübergreifende Alternativen zum Aus- oder Neubau von Straßen zu prüfen, habe man lediglich Variantenprüfungen vorgenommen. Aus all dem sei der Schluss zu ziehen, dass die Koalition die Chance verpasst habe, eine Verkehrswende einzuläuten und ein verkehrspolitisches Zeichen für den Klimaschutz zu setzen. Da in der Gesamtbetrachtung die Nachteile des Gesetzentwurfs überwiegen würden, lehne man ihn ab.

Anlage (Zusammenstellung der in die Ausschussberatungen eingebrachten Änderungsanträge zum Gesetzentwurf auf Drucksachen 18/9524, 18/9953)

Berlin, den 30. November 2016

Alexander Funk Berichterstatter	**Gustav Herzog** Berichterstatter
Sabine Leidig Berichterstatterin	**Dr. Valerie Wilms** Berichterstatterin

Anlage (zu Bundestagsdrucksache 18/10513 neu)

Zusammenstellung der in die Ausschussberatungen eingebrachten Änderungsanträge zum Gesetzentwurf auf Drucksachen 18/9524, 18/9953

lfd. Nr.	lfd. Nr. BE	lfd. Nr. GE Drs. 18/9524, 18/9953	Vorhaben	Beantragende Fraktion/en (Ausschussdrucksache)	Beantragte Änderung	Begründung des Antrags	CDU/CSU	SPD	DIE LINKE.	B 90/GRÜNE	Ergebnis
		Abschnitt 1									
1	ÜS	**Laufende und fest disponierte Vorhaben**		CDU/CSU und SPD Ausschussdrs. 18(15)402	Ergänzung der Überschrift: „Laufende und fest disponierte Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs“	In der Überschrift zum Abschnitt 1 der Anlage (zu § 1) werden die Worte „des Vordringlichen Bedarfs“ angefügt, um klar zu stellen, dass für alle laufenden und fest disponierten Vorhaben ein Vordringlicher Bedarf besteht, der spätestens bei Realisierungsbeginn durch eine gesamtwirtschaftliche Bewertung festgestellt wurde.	+	+	+	+	+

Legende zu den Abstimmungsergebnissen: Zustimmung = +, Ablehnung = –, Enthaltung = o

Anlage (zu Bundestagsdrucksache 18/10513 neu)

Zusammenstellung der in die Ausschussberatungen eingebrachten Änderungsanträge zum Gesetzentwurf auf Drucksachen 18/9524, 18/9953

lfd. Nr.	lfd. Nr. BE	lfd. Nr. GE Drs. 18/9524, 18/9953	Vorhaben	Beantragende Fraktion/en (Ausschussdrucksache)	Beantragte Änderung	Begründung des Antrags	CDU/CSU	SPD	DIE LINKE.	B 90/GRÜNE	Ergebnis
		Abschnitt 2									
		Neue Vorhaben									
		Unterabschnitt 1 Vordringlicher Bedarf (VB-E u. VB)									
2	2	2	ABS/NBS Hanau – Würzburg / Fulda – Erfurt	a) CDU/CSU und SPD Ausschussdrs. 18(15)402	Einfügung einer Fußnote: „mit Infrastruktur für Fernverkehrshalt Aschaffenburg.“	Es wird damit berücksichtigt, dass in Aschaffenburg nach Aussage der Marktteilnehmer des Schienenpersonenfernverkehrs ein hohes Nachfragepotenzial für Schienenverkehrsangebote vorliegt. Aus diesem Grund werde dort ein Fernverkehrsangebot in vergleichbarem Umfang wie heute als erforderlich angesehen. Hierfür ist eine bedarfsgerechte Infrastruktur bereitzustellen.	+	+	+	–	+

Legende zu den Abstimmungsergebnissen: Zustimmung = +, Ablehnung = –, Enthaltung = o

Anlage (zu Bundestagsdrucksache 18/10513 neu)

Zusammenstellung der in die Ausschussberatungen eingebrachten Änderungsanträge zum Gesetzentwurf auf Drucksachen 18/9524, 18/9953

lfd. Nr.	lfd. Nr. BE	lfd. Nr. GE Drs. 18/9524, 18/9953	Vorhaben	Beantragende Fraktion/en (Ausschussdrucksache)	Beantragte Änderung	Begründung des Antrags	CDU/CSU	SPD	DIE LINKE.	B 90/GRÜNE	Ergebnis
				b) DIE LINKE. Ausschussdrs. 18(15)427 (Umdruck 6)	Die laufende Nummer 2 „ABS/NBS Hanau – Würzburg / Fulda – Erfurt“ wird wie folgt geändert: „NBS“ wird gestrichen.	In dem Abschnitt Hanau – Würzburg / Fulda müssen alle Varianten, die einen Neubau durch eine Nordspessart-Querung umfassen (insbes. die sog. „Mottgers-Spange“) und damit zu einem erheblichen Naturverbrauch in diesem empfindlichen Gebiet des Naturparks Spessart führen, gestrichen werden. Diese Varianten führen zu einer erheblichen Verlängerung der Fahrstrecke (ca. 11 Kilometer) und damit der Notwendigkeit für höhere Geschwindigkeiten, was einen erheblichen zusätzlichen Energieverbrauch sowie Lärmemissionen zur Folge hätte. Außerdem machen die für die Neubaustrecke notwendigen	–	–	+	–	–

Legende zu den Abstimmungsergebnissen: Zustimmung = +, Ablehnung = –, Enthaltung = o

Anlage (zu Bundestagsdrucksache 18/10513 neu)

Zusammenstellung der in die Ausschussberatungen eingebrachten Änderungsanträge zum Gesetzentwurf auf Drucksachen 18/9524, 18/9953

lfd. Nr.	lfd. Nr. BE	lfd. Nr. GE Drs. 18/9524, 18/9953	Vorhaben	Beantragende Fraktion/en (Ausschussdrucksache)	Beantragte Änderung	Begründung des Antrags	CDU/CSU	SPD	DIE LINKE.	B 90/GRÜNE	Ergebnis
						Tunnelbauten erhebliche zusätzliche Sicherungsmaßnahmen notwendig und verursachen erhebliche Kosten. Stattdessen sollte daher die sinnvollere bestandsnahe Ausbauvariante mit zusätzlichen Gleisen im Kinzigtal verfolgt werden, wobei in Einzelfällen Ortsumfahrungen als NBS zu prüfen sind und zulässig wären. In jedem Fall ist ein guter Lärmschutz für die Bevölkerung sicherzustellen. Die genaue Ausbauvariante sollte in dem bestehenden Dialogforum festgelegt werden. Für den nördlicheren Abschnitt Wildeck / Blankenheim – Bad Hersfeld – Kirchheim / Langenschwarz sollte schnellstmöglich ein Dia-					

Legende zu den Abstimmungsergebnissen: Zustimmung = +, Ablehnung = –, Enthaltung = o

Anlage (zu Bundestagsdrucksache 18/10513 neu)

Zusammenstellung der in die Ausschussberatungen eingebrachten Änderungsanträge zum Gesetzentwurf auf Drucksachen 18/9524, 18/9953

lfd. Nr.	lfd. Nr. BE	lfd. Nr. GE Drs. 18/9524, 18/9953	Vorhaben	Beantragende Fraktion/en (Ausschussdrucksache)	Beantragte Änderung	Begründung des Antrags	CDU/CSU	SPD	DIE LINKE.	B 90/GRÜNE	Ergebnis
						logforum eingerichtet werden, um die Interessen der dortigen Bevölkerung bei der Projektdefinition adäquat berücksichtigen zu können.					
3	9	9	ABS/NBS Hamburg – Lübeck – Puttgarden (Hinterlandanbindung FBQ)	a) CDU/CSU und SPD Ausschussdrs. 18(15)402	Einfügung einer Fußnote: „Aus- und Neubau für eine Zielreisezeit im Taktfahrplan Hamburg – Kopenhagen von unter 150 Minuten und Berlin – Kopenhagen von unter 240 Minuten.“	Es wird damit berücksichtigt, dass gemäß den Wünschen des Haushaltsausschusses des Deutschen Bundestages eine höhere Entwurfsgeschwindigkeit von 200 km/h in allen dafür geeigneten Streckenabschnitten vorgesehen werden soll, um die Attraktivität der Verbindung durch eine optimierte Einbettung der Verbindung in den Deutschland-Takt sowie den dänischen Taktfahrplan zu steigern.	+	+	–	–	+

Legende zu den Abstimmungsergebnissen: Zustimmung = +, Ablehnung = –, Enthaltung = o

Anlage (zu Bundestagsdrucksache 18/10513 neu)

Zusammenstellung der in die Ausschussberatungen eingebrachten Änderungsanträge zum Gesetzentwurf auf Drucksachen 18/9524, 18/9953

lfd. Nr.	lfd. Nr. BE	lfd. Nr. GE Drs. 18/9524, 18/9953	Vorhaben	Beantragende Fraktion/en (Ausschussdrucksache)	Beantragte Änderung	Begründung des Antrags	CDU/CSU	SPD	DIE LINKE.	B 90/GRÜNE	Ergebnis
				b) DIE LINKE. Ausschussdrs. 18(15)427 (Umdruck 7)	Die laufende Nr. 9 „ABS/NBS Hamburg – Lübeck – Puttgarden (Hinterlandanbindung FBQ)“ wird gestrichen. Die Nummern der weiteren Projekte verschieben sich entsprechend.	Die Finanzierung für das Projekt Fehmarnbeltquerung ist noch nicht gesichert, und zu dem Projekt sind noch immer zahlreiche Fragen zu klären, insbesondere was die ökologischen Auswirkungen der Projektrealisierung angeht. Die Verkehrsprognosen der Fehmarn AS sind darüber hinaus höchst fragwürdig, und es zeichnet sich ab, dass der Bedarf weitaus geringer ist als angenommen. Daher sollten noch keine Neu- und Ausbaumaßnahmen für die Hinterlandanbindung der Fehmarnbeltquerung begonnen werden, bevor die Realisierung der Querung selbst feststeht. Die damit	–	–	+	o	–

Legende zu den Abstimmungsergebnissen: Zustimmung = +, Ablehnung = –, Enthaltung = o

Anlage (zu Bundestagsdrucksache 18/10513 neu)

Zusammenstellung der in die Ausschussberatungen eingebrachten Änderungsanträge zum Gesetzentwurf auf Drucksachen 18/9524, 18/9953

lfd. Nr.	lfd. Nr. BE	lfd. Nr. GE Drs. 18/9524, 18/9953	Vorhaben	Beantragende Fraktion/en (Ausschussdrucksache)	Beantragte Änderung	Begründung des Antrags	CDU/CSU	SPD	DIE LINKE.	B 90/GRÜNE	Ergebnis
						eingesparten Mittel können für andere, sinnvolle Schienenausbauprojekte verwendet werden.					
4	10	10	ABS Burgsinn – Gemünden – Würzburg – Nürnberg	CDU/CSU und SPD Ausschussdrs. 18(15)402	Kennzeichnung als VB-E: „**ABS Burgsinn – Gemünden – Würzburg – Nürnberg**“	Ausweislich der Begründung zur Anlage sind innerhalb der in die Dringlichkeitskategorie VB/VB-E eingestuften Projekte die Vorhaben mit VB-E gekennzeichnet, die aus fachlicher Sicht eine besonders hohe verkehrliche Bedeutung haben und deshalb möglichst frühzeitig umgesetzt werden sollen. In der ursprünglichen Fassung der Anlage fehlt allerdings die Kennzeichnung der VB-E Projekte. Diese Kennzeichnung wird mit der neuen Liste im Abschnitt 2	+	+	+	+	+

Legende zu den Abstimmungsergebnissen: Zustimmung = +, Ablehnung = –, Enthaltung = o

Anlage (zu Bundestagsdrucksache 18/10513 neu)

Zusammenstellung der in die Ausschussberatungen eingebrachten Änderungsanträge zum Gesetzentwurf auf Drucksachen 18/9524, 18/9953

lfd. Nr.	lfd. Nr. BE	lfd. Nr. GE Drs. 18/9524, 18/9953	Vorhaben	Beantragende Fraktion/en (Ausschussdrucksache)	Beantragte Änderung	Begründung des Antrags	CDU/CSU	SPD	DIE LINKE.	B 90/GRÜNE	Ergebnis
						(Unterabschnitt 1) der Anlage nachgeholt.					
5	12	12	ABS Paderborn – Halle (Kurve Mönchehof – Ihringshausen)	CDU/CSU und SPD Ausschussdrs. 18(15)402	Kennzeichnung als VB-E: **„ABS Paderborn – Halle (Kurve Mönchehof – Ihringshausen)“**	Ausweislich der Begründung zur Anlage sind innerhalb der in die Dringlichkeitskategorie VB/VB-E eingestuften Projekte die Vorhaben mit VB-E gekennzeichnet, die aus fachlicher Sicht eine besonders hohe verkehrliche Bedeutung haben und deshalb möglichst frühzeitig umgesetzt werden sollen. In der ursprünglichen Fassung der Anlage fehlt allerdings die Kennzeichnung der VB-E Projekte. Diese Kennzeichnung wird mit der neuen Liste im Abschnitt 2 (Unterabschnitt 1) der Anlage nachgeholt.	+	+	+	+	+

Legende zu den Abstimmungsergebnissen: Zustimmung = +, Ablehnung = –, Enthaltung = o

Anlage (zu Bundestagsdrucksache 18/10513 neu)

Zusammenstellung der in die Ausschussberatungen eingebrachten Änderungsanträge zum Gesetzentwurf auf Drucksachen 18/9524, 18/9953

lfd. Nr.	lfd. Nr. BE	lfd. Nr. GE Drs. 18/9524, 18/9953	Vorhaben	Beantragende Fraktion/en (Ausschussdrucksache)	Beantragte Änderung	Begründung des Antrags	CDU/CSU	SPD	DIE LINKE.	B 90/GRÜNE	Ergebnis
6	13	13	ABS/NBS Hannover – Bielefeld	a) CDU/CSU und SPD Ausschussdrs. 18(15)402	Einfügung einer Fußnote: „ohne Querung Seelze-Süd und ohne Tunnel Jakobsberg unter der Maßgabe, dass die für einen Deutschland-Takt erforderliche Fahrzeitverkürzung von voraussichtlich acht Minuten erreicht wird.“	Es wird damit berücksichtigt, dass gemäß den Wünschen der Region in den weiteren Planungsschritten ein Projektzuschnitt ohne eine Querung des von der Stadt Seelze geplante neuen Siedlungsgebietes Seelze Süd und ohne einen Tunnel durch den geschützten Jakobsberg bevorzugt werden soll. Dies erfolgt unter der Voraussetzung, dass dabei die für einen Deutschland-Takt erforderliche Fahrzeitverkürzung von acht Minuten erreicht wird.	+	+	+	–	+
				b) DIE LINKE. Ausschussdrs. 18(15)427	Die laufende Nummer 13 „ABS/NBS Hannover	Die Maßnahme sollte als Ausbaumaßnahme unter Verzicht des Neubauab-	–	–	+	o	–

Legende zu den Abstimmungsergebnissen: Zustimmung = +, Ablehnung = –, Enthaltung = o

Anlage (zu Bundestagsdrucksache 18/10513 neu)

Zusammenstellung der in die Ausschussberatungen eingebrachten Änderungsanträge zum Gesetzentwurf auf Drucksachen 18/9524, 18/9953

lfd. Nr.	lfd. Nr. BE	lfd. Nr. GE Drs. 18/9524, 18/9953	Vorhaben	Beantragende Fraktion/en (Ausschussdrucksache)	Beantragte Änderung	Begründung des Antrags	CDU/CSU	SPD	DIE LINKE.	B 90/GRÜNE	Ergebnis
				(Umdruck 8)	– Bielefeld“ wird wie folgt geändert: „NBS“ wird gestrichen.	schnitts zwischen Porta Westfalica und Stadthagen durchgeführt werden, in Einzelfällen sind an anderen Abschnitten Neubauabschnitte zulässig. Der Aufwand für die geplante Neubaustrecke unter Umgehung der Stadt Minden mit 82.000 Einwohnern steht in keinem Verhältnis zu den versprochenen 8 Minuten Fahrzeitgewinn. Stattdessen sollte die Bestandsstrecke entsprechend ausgebaut und beschleunigt werden. Für die genaue Projektdefinition sollte ein Dialogforum mit Beteiligung der betroffenen Bürgerinnen und Bürger eingerichtet werden, um diese in die Ent-					

Legende zu den Abstimmungsergebnissen: Zustimmung = +, Ablehnung = –, Enthaltung = o

Anlage (zu Bundestagsdrucksache 18/10513 neu)

Zusammenstellung der in die Ausschussberatungen eingebrachten Änderungsanträge zum Gesetzentwurf auf Drucksachen 18/9524, 18/9953

lfd. Nr.	lfd. Nr. BE	lfd. Nr. GE Drs. 18/9524, 18/9953	Vorhaben	Beantragende Fraktion/en (Ausschussdrucksache)	Beantragte Änderung	Begründung des Antrags	CDU/CSU	SPD	DIE LINKE.	B 90/GRÜNE	Ergebnis
						scheidungsfindung mit einzubeziehen.					
				c) B 90/DIE GRÜNEN Ausschussdrs. 18(15)432 (Umdruck 14)	Es wird die nachfolgende Anmerkung als Fußnote mit laufender Nummerierung neu eingefügt: „Trassenverlauf wird im Dialog- und Beteiligungsprozess festgesetzt.“	Das Projekt dient vor allem der Entmischung der Verkehre auf der Ost-West-Achse Hannover – Ruhrgebiet – Rheinland. Gleichzeitig ist auch eine Verbesserung der Angebotsqualität im Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) im betroffenen Korridor für die Umsetzung eines Deutschland-Taktes notwendig, da die Strecke zwischen Wunstorf und Minden nur zweigleisig ist und Mischverkehr von Schienenpersonenfernverkehr, Schienenpersonennahverkehr (inkl. S-Bahn Hannover) und Schienengüterverkehr besteht. Zwischen Hannover und Dortmund muss	–	–	+	+	–

Legende zu den Abstimmungsergebnissen: Zustimmung = +, Ablehnung = –, Enthaltung = o

Anlage (zu Bundestagsdrucksache 18/10513 neu)

Zusammenstellung der in die Ausschussberatungen eingebrachten Änderungsanträge zum Gesetzentwurf auf Drucksachen 18/9524, 18/9953

lfd. Nr.	lfd. Nr. BE	lfd. Nr. GE Drs. 18/9524, 18/9953	Vorhaben	Beantragende Fraktion/en (Ausschussdrucksache)	Beantragte Änderung	Begründung des Antrags	CDU/CSU	SPD	DIE LINKE.	B 90/GRÜNE	Ergebnis
						künftig eine Fahrzeit von 90 Minuten erreicht werden. Dies bedeutet gegenüber dem Status quo, dass die Fahrzeit im SPFV um 8 Minuten verringert werden muss, um für die Fahrgäste in den genannten Knoten optimale Umsteigebedingungen zu schaffen. Aus dieser Prämisse ergibt sich das Anforderungsprofil für den Ausbau der Strecke Hannover-Bielefeld. Der genaue Trassenverlauf und die Entscheidung über einen abschnittsweisen Neu- und/oder Ausbau der Strecke soll daher in einem ergebnisoffenen Dialog- und Beteiligungsprozess gefunden werden. Vorbild dafür					

Legende zu den Abstimmungsergebnissen: Zustimmung = +, Ablehnung = –, Enthaltung = o

Anlage (zu Bundestagsdrucksache 18/10513 neu)

Zusammenstellung der in die Ausschussberatungen eingebrachten Änderungsanträge zum Gesetzentwurf auf Drucksachen 18/9524, 18/9953

lfd. Nr.	lfd. Nr. BE	lfd. Nr. GE Drs. 18/9524, 18/9953	Vorhaben	Beantragende Fraktion/en (Ausschussdrucksache)	Beantragte Änderung	Begründung des Antrags	CDU/CSU	SPD	DIE LINKE.	B 90/GRÜNE	Ergebnis
						kann das Dialogverfahren Schiene Nord sein.					
7	15	15	ABS Uelzen – Stendal – Magdeburg – Halle (Ostkorridor Nord)	CDU/CSU und SPD Ausschussdrs. 18(15)402	Kennzeichnung als VB-E: „**ABS Uelzen – Stendal – Magdeburg – Halle (Ostkorridor Nord)**“	Ausweislich der Begründung zur Anlage sind innerhalb der in die Dringlichkeitskategorie VB/VB-E eingestuften Projekte die Vorhaben mit VB-E gekennzeichnet, die aus fachlicher Sicht eine besonders hohe verkehrliche Bedeutung haben und deshalb möglichst frühzeitig umgesetzt werden sollen. In der ursprünglichen Fassung der Anlage fehlt allerdings die Kennzeichnung der VB-E Projekte. Diese Kennzeichnung wird mit der neuen Liste im Abschnitt 2 (Unterabschnitt 1) der Anlage nachgeholt.	+	+	+	+	+

Legende zu den Abstimmungsergebnissen: Zustimmung = +, Ablehnung = –, Enthaltung = o

Anlage (zu Bundestagsdrucksache 18/10513 neu)

Zusammenstellung der in die Ausschussberatungen eingebrachten Änderungsanträge zum Gesetzentwurf auf Drucksachen 18/9524, 18/9953

lfd. Nr.	lfd. Nr. BE	lfd. Nr. GE Drs. 18/9524, 18/9953	Vorhaben	Beantragende Fraktion/en (Ausschussdrucksache)	Beantragte Änderung	Begründung des Antrags	CDU/CSU	SPD	DIE LINKE.	B 90/GRÜNE	Ergebnis
8	15	15	ABS Uelzen – Stendal – Magdeburg – Halle (Ostkorridor Nord)	CDU/CSU und SPD Ausschussdrs. 18(15)402	Einfügung einer Fußnote: „Bei der baulichen Umsetzung der Abschnitte Veerßen – Salzwedel und Hohenwulsch – Stendal sollen die aktuellen Standards des vorsorgenden Lärmschutzes angewendet werden. Der Abschnitt Salzwedel – Hohenwulsch ist nachträglich mit vergleichbarem vorsorgenden Lärmschutz auszustatten."	Es wird damit berücksichtigt, dass für die Gesamtstrecke Uelzen – Stendal gleiche Maßstäbe für die Lärmvorsorge auf aktuellem Stand gelten sollen. Dabei wird das für einzelne Streckenteile ggf. bereits bestehende Baurecht nicht in Frage gestellt.	+	+	+	+	+
9	16	16	ABS Hof – Marktredwitz – Regensburg – Obertraubling (Ostkorridor Süd)	CDU/CSU und SPD Ausschussdrs. 18(15)402	Kennzeichnung als VB-E: „**ABS Hof – Marktredwitz – Regensburg – Obertraubling (Ostkorridor Süd)**"	Ausweislich der Begründung zur Anlage sind innerhalb der in die Dringlichkeitskategorie VB/VB-E eingestuften Projekte die Vorhaben mit	+	+	+	+	+

Legende zu den Abstimmungsergebnissen: Zustimmung = +, Ablehnung = –, Enthaltung = o

Anlage (zu Bundestagsdrucksache 18/10513 neu)

Zusammenstellung der in die Ausschussberatungen eingebrachten Änderungsanträge zum Gesetzentwurf auf Drucksachen 18/9524, 18/9953

lfd. Nr.	lfd. Nr. BE	lfd. Nr. GE Drs. 18/9524, 18/9953	Vorhaben	Beantragende Fraktion/en (Ausschussdrucksache)	Beantragte Änderung	Begründung des Antrags	CDU/CSU	SPD	DIE LINKE.	B 90/GRÜNE	Ergebnis
						VB-E gekennzeichnet, die aus fachlicher Sicht eine besonders hohe verkehrliche Bedeutung haben und deshalb möglichst frühzeitig umgesetzt werden sollen. In der ursprünglichen Fassung der Anlage fehlt allerdings die Kennzeichnung der VB-E Projekte. Diese Kennzeichnung wird mit der neuen Liste im Abschnitt 2 (Unterabschnitt 1) der Anlage nachgeholt.					
10	17	17	Rhein-Ruhr-Express (RRX): Köln – Düsseldorf – Dortmund / Münster	CDU/CSU und SPD Ausschussdrs. 18(15)402	Kennzeichnung als VB-E: „**Rhein-Ruhr-Express (RRX): Köln – Düsseldorf – Dortmund / Münster**“	Ausweislich der Begründung zur Anlage sind innerhalb der in die Dringlichkeitskategorie VB/VB-E eingestuften Projekte die Vorhaben mit VB-E gekennzeichnet, die aus fachlicher Sicht eine	+	+	+	+	+

Legende zu den Abstimmungsergebnissen: Zustimmung = +, Ablehnung = –, Enthaltung = o

Anlage (zu Bundestagsdrucksache 18/10513 neu)

Zusammenstellung der in die Ausschussberatungen eingebrachten Änderungsanträge zum Gesetzentwurf auf Drucksachen 18/9524, 18/9953

lfd. Nr.	lfd. Nr. BE	lfd. Nr. GE Drs. 18/9524, 18/9953	Vorhaben	Beantragende Fraktion/en (Ausschussdrucksache)	Beantragte Änderung	Begründung des Antrags	CDU/CSU	SPD	DIE LINKE.	B 90/GRÜNE	Ergebnis
						besonders hohe verkehrliche Bedeutung haben und deshalb möglichst frühzeitig umgesetzt werden sollen. In der ursprünglichen Fassung der Anlage fehlt allerdings die Kennzeichnung der VB-E Projekte. Diese Kennzeichnung wird mit der neuen Liste im Abschnitt 2 (Unterabschnitt 1) der Anlage nachgeholt.					
11	17	17	Rhein-Ruhr-Express (RRX): Köln – Düsseldorf – Dortmund / Münster	CDU/CSU und SPD Ausschussdrs. 18(15)402	Einfügung einer Fußnote: „mit Halt Köln-Mühlheim ohne Infrastrukturausbau laut Betriebsprogramm der Aufgabenträger.“	Es wird damit berücksichtigt, dass im BVWP 2030 kein Bedarf für einen Infrastrukturausbau zur Schaffung eines RRX-Systemhalts in Köln-Mülheim festgestellt wurde. Gleichwohl ließe	+	+	+	–	+

Legende zu den Abstimmungsergebnissen: Zustimmung = +, Ablehnung = –, Enthaltung = o

Zusammenstellung der in die Ausschussberatungen eingebrachten Änderungsanträge zum Gesetzentwurf auf Drucksachen 18/9524, 18/9953

lfd. Nr.	lfd. Nr. BE	lfd. Nr. GE Drs. 18/9524, 18/9953	Vorhaben	Beantragende Fraktion/en (Ausschussdrucksache)	Beantragte Änderung	Begründung des Antrags	CDU/CSU	SPD	DIE LINKE.	B 90/GRÜNE	Ergebnis
						sich nach den Erkenntnissen der Gutachter ein Systemhalt in Köln-Mülheim ohne negative Auswirkungen auf die durchfahrenden Fahrgäste unter Wegfall einer entsprechenden Zahl von Halten in Leverkusen Mitte realisieren. Damit entstünde an beiden Orten ein dem heutigen Zustand vergleichbares Angebot mit zwei Halten des schnellen Regionalverkehrs pro Stunde und Richtung (zuzüglich S-Bahn-Verkehr). Eine solche alternierende Haltepolitik wäre hinsichtlich der betrieblichen Machbarkeit noch zu prüfen und läge in der Zuständigkeit der SPNV-Aufgabenträger.					

Legende zu den Abstimmungsergebnissen: Zustimmung = +, Ablehnung = –, Enthaltung = o

Anlage (zu Bundestagsdrucksache 18/10513 neu)

Zusammenstellung der in die Ausschussberatungen eingebrachten Änderungsanträge zum Gesetzentwurf auf Drucksachen 18/9524, 18/9953

lfd. Nr.	lfd. Nr. BE	lfd. Nr. GE Drs. 18/9524, 18/9953	Vorhaben	Beantragende Fraktion/en (Ausschussdrucksache)	Beantragte Änderung	Begründung des Antrags	CDU/CSU	SPD	DIE LINKE.	B 90/GRÜNE	Ergebnis
12	18	18	Rhein-Ruhr-Express (RRX): Köln – Düssel-dorf – Dortmund / Münster (5. u. 6. Gleis Düsseldorf-Kalkum – Duisburg)	B 90/DIE GRÜNEN Ausschussdrs. 18(15)432 (Umdruck 43)	Nr. 18 wird wie folgt geändert: „Rhein-Ruhr-Express (RRX): Köln – Düssel-dorf – Dortmund / Münster (5. u. 6. Gleis Düsseldorf-Kalkum – Duisburg, Haltepunkte Köln-Mülheim u. Düssel-dorf-Benrath)“	Das Vorhaben Rhein-Ruhr-Express (RRX) ist eines der bedeutendsten Schienen-verkehrsprojekte im Wes-ten Deutschlands. Ent-sprechend der im Entwurf des Bundesverkehrswe-geplanes 2030 vorgeleg-ten Konzeption sollte das Projekt Rhein-Ruhr-Express mit den beiden Systemhalten Köln-Mül-heim und Düsseldorf-Ben-rath umgesetzt werden. Dies ist im Bundesschie-nenwegeausbaugesetz zur klärenden Feststellung zu verankern.	–	–	+	+	–
13		19	Rhein-Ruhr-Express (RRX): Köln – Düssel-dorf – Dortmund / Münster (Systemhalt Düsseldorf-Benrath)	DIE LINKE. Ausschussdrs. 18(15) 427 (Umdruck 9)	Die lfd. Nr. 19 wird wie folgt gefasst: „Rhein-Ruhr-Express (RRX): Köln – Düssel-dorf – Dortmund / Münster (Systemhalt Köln-Mülheim)“	Ein RRX-Systemhalt in Köln-Mülheim würde eine sinnvolle Verknüpfung mit dem ÖPNV in Köln (U- und S-Bahn) schaffen und die ohnehin überlasteten Halte in Köln Messe/Deutz	–	–	+	o	–

Legende zu den Abstimmungsergebnissen: Zustimmung = +, Ablehnung = –, Enthaltung = o

Zusammenstellung der in die Ausschussberatungen eingebrachten Änderungsanträge zum Gesetzentwurf auf Drucksachen 18/9524, 18/9953

lfd. Nr.	lfd. Nr. BE	lfd. Nr. GE Drs. 18/9524, 18/9953	Vorhaben	Beantragende Fraktion/en (Ausschussdrucksache)	Beantragte Änderung	Begründung des Antrags	CDU/CSU	SPD	DIE LINKE.	B 90/GRÜNE	Ergebnis
						und Köln Hbf. damit entlasten. Eine aktuelle Machbarkeitsstudie (Drucksache 1145/2016 des Ratsinformationssystems der Stadt Köln) stellt den Nutzen des zusätzlichen Halts ausführlich dar. Außerdem muss für das gesamte Maßnahmenpaket der laufenden Nummern 17 bis 20 (neu), „Rhein-Ruhr-Express (RRX): Köln – Düsseldorf – Dortmund / Münster“ dort, wo es notwendig ist, ein Lärmschutz über das gesetzlich vorgeschriebene Maß hinaus sichergestellt werden, da es sich in vielen Abschnitten um hoch belastete Gebiete mit zukünftig bis zu sechs-					

Legende zu den Abstimmungsergebnissen: Zustimmung = +, Ablehnung = –, Enthaltung = o

Zusammenstellung der in die Ausschussberatungen eingebrachten Änderungsanträge zum Gesetzentwurf auf Drucksachen 18/9524, 18/9953

lfd. Nr.	lfd. Nr. BE	lfd. Nr. GE Drs. 18/9524, 18/9953	Vorhaben	Beantragende Fraktion/en (Ausschussdrucksache)	Beantragte Änderung	Begründung des Antrags	CDU/CSU	SPD	DIE LINKE.	B 90/GRÜNE	Ergebnis
						gleisigen Strecken handelt. Dabei müssen auch innovative neue Varianten wie Obeflächentunnels (siehe Vorschlag im Auftrag der „Initiative Angermund e.V.“) eingehend geprüft werden, um die Belastungen für die Anwohnerinnen und Anwohner auf ein erträgliches Maß zu reduzieren. Eine gute Bürgerbeteiligung im Rahmen eines Dialogverfahrens ist zu diesem Zweck sicherzustellen.					
14	25	24	Großknoten (Frankfurt, Hamburg, Köln, Mannheim, München)	CDU/CSU und SPD Ausschussdrs. 18(15)402	Kennzeichnung als VB-E: „**Großknoten (Frankfurt, Hamburg, Köln, Mannheim, München)**“	Ausweislich der Begründung zur Anlage sind innerhalb der in die Dringlichkeitskategorie VB/VB-E eingestuften Projekte die Vorhaben mit VB-E gekennzeichnet, die aus fachlicher Sicht eine	+	+	+	+	+

Legende zu den Abstimmungsergebnissen: Zustimmung = +, Ablehnung = –, Enthaltung = o

Anlage (zu Bundestagsdrucksache 18/10513 neu)

Zusammenstellung der in die Ausschussberatungen eingebrachten Änderungsanträge zum Gesetzentwurf auf Drucksachen 18/9524, 18/9953

lfd. Nr.	lfd. Nr. BE	lfd. Nr. GE Drs. 18/9524, 18/9953	Vorhaben	Beantragende Fraktion/en (Ausschussdrucksache)	Beantragte Änderung	Begründung des Antrags	CDU/CSU	SPD	DIE LINKE.	B 90/GRÜNE	Ergebnis
						besonders hohe verkehrliche Bedeutung haben und deshalb möglichst frühzeitig umgesetzt werden sollen. In der ursprünglichen Fassung der Anlage fehlt allerdings die Kennzeichnung der VB-E Projekte. Diese Kennzeichnung wird mit der neuen Liste im Abschnitt 2 (Unterabschnitt 1) der Anlage nachgeholt.					
15	27			DIE LINKE. Ausschussdrs. 18(15)427 (Umdruck 1)	Nach der lfd. Nr. 26 wird folgende lfd. Nr. 27 (neu) eingefügt: „Maßnahmen, die überwiegend dem regionalen Schienen-verkehr dienen.	Maßnahmen, die nach Ansicht des BMVI nur bzw. überwiegend (auf einigen dieser Strecken verkehrt auch SPFV) dem regio-nalen Schienenverkehr (i.d.R. dem SPNV, teil-weise aber auch regiona-ler Güterverkehr) dienen,	–	–	+	+	–

Legende zu den Abstimmungsergebnissen: Zustimmung = +, Ablehnung = –, Enthaltung = o

Zusammenstellung der in die Ausschussberatungen eingebrachten Änderungsanträge zum Gesetzentwurf auf Drucksachen 18/9524, 18/9953

lfd. Nr.	lfd. Nr. BE	lfd. Nr. GE Drs. 18/9524, 18/9953	Vorhaben	Beantragende Fraktion/en (Ausschussdrucksache)	Beantragte Änderung	Begründung des Antrags	CDU/CSU	SPD	DIE LINKE.	B 90/GRÜNE	Ergebnis
					In diese Rubrik werden entsprechende Projekte mit aufgenommen, die bislang noch nicht abschließend geprüft wurden, die in der nachzuholenden Prüfung positiv bewertet werden.“	wurden nicht abschließend einer Bewertung unterzogen, sondern wurden nach der Voruntersuchung von vornherein ausgeschlossen. Dieses Vorgehen ist aber nicht sachgerecht, weil bei Bundesfernstraßen und Wasserstraßen des Bundes alle Projekte unabhängig von der Frage, ob sie eine bundesweite Bedeutung haben, geprüft wurden und bei Bundesfernstraßen über 500 Projekte nicht die Verkehrsfunktionsstufe 0 oder 1 erreichen, also eine rein regionale Bedeutung haben. Diese Ungleichbehandlung monierten auch vier der fünf Sachverständigen bei der Anhörung zum BSchWAG					

Legende zu den Abstimmungsergebnissen: Zustimmung = +, Ablehnung = –, Enthaltung = o

Zusammenstellung der in die Ausschussberatungen eingebrachten Änderungsanträge zum Gesetzentwurf auf Drucksachen 18/9524, 18/9953

lfd. Nr.	lfd. Nr. BE	lfd. Nr. GE Drs. 18/9524, 18/9953	Vorhaben	Beantragende Fraktion/en (Ausschussdrucksache)	Beantragte Änderung	Begründung des Antrags	CDU/CSU	SPD	DIE LINKE.	B 90/GRÜNE	Ergebnis
						(84. Sitzung des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur). Zudem gibt es vielfältige Wechselwirkungen zwischen Schienengüter-, personennah- und -fernverkehr: So schaffen neue oder ausgebaute Infrastrukturen für den Nahverkehr zusätzliche Trassen für Fern- und Güterverkehr auf bestehenden Strecken. Ferner handelt es sich bei den Schienenstrecken ebenso wie bei den Bundesfernstraßen um das Eigentum des Bundes, für den dieser seine Verantwortung nicht an die Länder delegieren kann. Das Grundgesetz Art. 87e ist in dieser Hinsicht eindeutig.					

Legende zu den Abstimmungsergebnissen: Zustimmung = +, Ablehnung = –, Enthaltung = o

Anlage (zu Bundestagsdrucksache 18/10513 neu)

Zusammenstellung der in die Ausschussberatungen eingebrachten Änderungsanträge zum Gesetzentwurf auf Drucksachen 18/9524, 18/9953

lfd. Nr.	lfd. Nr. BE	lfd. Nr. GE Drs. 18/9524, 18/9953	Vorhaben	Beantragende Fraktion/en (Ausschussdrucksache)	Beantragte Änderung	Begründung des Antrags	CDU/CSU	SPD	DIE LINKE.	B 90/GRÜNE	Ergebnis
						Der Hinweis seitens des BMVI, dass die im BSchWAG geforderte Verwendung von 20% der Mittel für den Nahverkehr mindestens erfüllt sei, ist nur deshalb zutreffend, weil in der Tat auf vielen Strecken AUCH Nahverkehr unterwegs ist. Originär für den Nahverkehr eingesetzt werden diese Mittel aber schon lange nicht mehr, wie es ja nun im neuen Bundesverkehrswegeplan 2030 zur Regel gemacht werden soll. Der weitere Hinweis, dass den Ländern direkt oder indirekt für solche Projekte andere Mittel zur Verfügung stehen (Regionalisierungsmittel, GVFG-					

Legende zu den Abstimmungsergebnissen: Zustimmung = +, Ablehnung = –, Enthaltung = o

lfd. Nr.	lfd. Nr. BE	lfd. Nr. GE Drs. 18/9524, 18/9953	Vorhaben	Beantragende Fraktion/en (Ausschussdrucksache)	Beantragte Änderung	Begründung des Antrags	CDU/CSU	SPD	DIE LINKE.	B 90/GRÜNE	Ergebnis
						Bundesprogramm, anteilige Mittel aus der LuFV II Anlage 8.7) ist nur teilweise berechtigt. Das GVFG-Bundesprogramm hat einen sehr begrenzten Fokus, und die Regionalisierungsmittel sind in erster Linie für die Bestellung von Zugleistungen vorgesehen. Vereinzelte Investitionen in Schienenstrecken sind aus der Not geboren, dass sich der Bund an dieser Stelle aus der Verantwortung gezogen hat. Zudem ist das „Unterbringen“ eines Ausbaus regionaler Schienenstrecken in der LuFV sachfremd und damit perspektivisch aufzulösen bzw. in diesen neu zu schaffenden Kategorie regionale					

Legende zu den Abstimmungsergebnissen: Zustimmung = +, Ablehnung = –, Enthaltung = o

Anlage (zu Bundestagsdrucksache 18/10513 neu)

Zusammenstellung der in die Ausschussberatungen eingebrachten Änderungsanträge zum Gesetzentwurf auf Drucksachen 18/9524, 18/9953

lfd. Nr.	lfd. Nr. BE	lfd. Nr. GE Drs. 18/9524, 18/9953	Vorhaben	Beantragende Fraktion/en (Ausschussdrucksache)	Beantragte Änderung	Begründung des Antrags	CDU/CSU	SPD	DIE LINKE.	B 90/GRÜNE	Ergebnis
						Schienenstrecken zu überführen. Da die in Frage kommenden Projekte allesamt nicht vertieft überprüft wurden, können sie im BSchWAG noch nicht konkret benannt werden. Dieser neue Posten ist somit wie die Kategorie Kombinierter Verkehr ein „Platzhalter“, der mit konkreten Projekten zu füllen ist. Hierfür ist das BMVI aufgefordert, umgehend die ausgeschlossenen Projekte einer umfassenden Bewertung zu unterziehen. Anschließend ist in Gesprächen mit den Ländern die Reihenfolge der Umsetzung dieser Maßnahmen zu klären.					

Legende zu den Abstimmungsergebnissen: Zustimmung = +, Ablehnung = –, Enthaltung = o

Anlage (zu Bundestagsdrucksache 18/10513 neu)

Zusammenstellung der in die Ausschussberatungen eingebrachten Änderungsanträge zum Gesetzentwurf auf Drucksachen 18/9524, 18/9953

lfd. Nr.	lfd. Nr. BE	lfd. Nr. GE Drs. 18/9524, 18/9953	Vorhaben	Beantragende Fraktion/en (Ausschussdrucksache)	Beantragte Änderung	Begründung des Antrags	CDU/CSU	SPD	DIE LINKE.	B 90/GRÜNE	Ergebnis
						Die Bewertungsmethodik als das Kriterium, das über die Ermittlung der volkswirtschaftlichen Nutzenhaftigkeit Voraussetzung für die Aufnahme einer Maßnahme in den VB ist, ist umzustellen. Die bisher angewandte Methodik wird den Schienenprojekten nicht gerecht. Z.B. können Schienenprojekte nur eine wesentlich geringere Staureduktion (und damit auch keine entsprechende Verbesserung der Reisezeit) als Straßenprojekte erreichen, weil die Trassen im Vorfeld für die beantragten Verkehre erst gar nicht zugeteilt werden, wenn die Kapazität einer Strecke nicht ausreicht. So entstehen anders als im Straßenverkehr erst gar					

Legende zu den Abstimmungsergebnissen: Zustimmung = +, Ablehnung = –, Enthaltung = o

Anlage (zu Bundestagsdrucksache 18/10513 neu)

Zusammenstellung der in die Ausschussberatungen eingebrachten Änderungsanträge zum Gesetzentwurf auf Drucksachen 18/9524, 18/9953

lfd. Nr.	lfd. Nr. BE	lfd. Nr. GE Drs. 18/9524, 18/9953	Vorhaben	Beantragende Fraktion/en (Ausschussdrucksache)	Beantragte Änderung	Begründung des Antrags	CDU/CSU	SPD	DIE LINKE.	B 90/GRÜNE	Ergebnis
						keine Staus oder längeren Reisezeiten, die man dann mit einem Aus- oder Neubau abbauen könnte; dennoch gibt es Kapazitätsengpässe. Bei der Straße hingegen erfolgt keine Reglementierung des Zugangs zur Infrastruktur. Zudem wird insbesondere am Oberrhein aus Lärmschutzgründen wiederholt von der Bundeshaushaltsordnung abgewichen. Dort werden – unbestritten sinnvolle – Lärmschutzmaßnahmen über das gesetzlich vorgeschrieben Maß hinaus gebaut. Diese gesellschaftlich sinnvollen Maßnahmen führen aber in einer Nutzen-Kosten-Analyse (z.B. beim Tunnel Offenburg) dazu, dass die Kosten so stark steigen,					

Legende zu den Abstimmungsergebnissen: Zustimmung = +, Ablehnung = –, Enthaltung = o

Zusammenstellung der in die Ausschussberatungen eingebrachten Änderungsanträge zum Gesetzentwurf auf Drucksachen 18/9524, 18/9953

lfd. Nr.	lfd. Nr. BE	lfd. Nr. GE Drs. 18/9524, 18/9953	Vorhaben	Beantragende Fraktion/en (Ausschussdrucksache)	Beantragte Änderung	Begründung des Antrags	CDU/CSU	SPD	DIE LINKE.	B 90/GRÜNE	Ergebnis
						dass sie nach der strengen Berechnungsmethodik unwirtschaftlich wären. Prof. Siefer wies als Sachverständiger in der Anhörung (s.o.) ergänzend darauf hin, dass der Schienenverkehr ohnehin bereits sehr sicher sei, hier durch Maßnahmen anders als bei der Straße kaum Verbesserungen zu erreichen seien. Demzufolge wird die Schiene in der Bewerungsmethodik dafür „bestraft“, dass sie ein sicheres Verkehrsmittel ist, während es sich bei der Straße „auszahlt“, dass sie sich unsicher ist, obwohl sie auch nach dem Aus-/Neubau immer noch immer wesentlich unsicherer ist als der Schienenverkehr. Ein tatsäch-					

Legende zu den Abstimmungsergebnissen: Zustimmung = +, Ablehnung = –, Enthaltung = o

Zusammenstellung der in die Ausschussberatungen eingebrachten Änderungsanträge zum Gesetzentwurf auf Drucksachen 18/9524, 18/9953

lfd. Nr.	lfd. Nr. BE	lfd. Nr. GE Drs. 18/9524, 18/9953	Vorhaben	Beantragende Fraktion/en (Ausschussdrucksache)	Beantragte Änderung	Begründung des Antrags	CDU/CSU	SPD	DIE LINKE.	B 90/GRÜNE	Ergebnis
						licher erheblicher Sicherheitsgewinn könnte aber durch eine Verlagerung von Verkehren von der Straße auf die Schiene erreicht werden, und diese Verlagerung wiederum kann durch entsprechende Ausbaumaßnahmen der Schiene erreicht werden. Durch den ausschließlichen Vergleich des Vorher-Nachher-Falls bzw. das Umlegen der Verkehrsprognosen auf das Bestandsnetz und dem Ausbaufall und der Analyse der jeweiligen Verbesserungen wird das gesellschaftlich Sinnvolle nicht adäquat abgebildet.					
16	28			DIE LINKE. Ausschussdrs. 18(15)427 (Umdruck 2)	Nach der lfd. Nr. 27 (neu) wird eine weitere lfd. Nr. 28 (neu) eingefügt:	Elektromobilität findet seit langer Zeit auf der Schiene statt. Jedoch sind bisher nur 59 Prozent des Ge-	–	–	+	+	–

Legende zu den Abstimmungsergebnissen: Zustimmung = +, Ablehnung = –, Enthaltung = o

Zusammenstellung der in die Ausschussberatungen eingebrachten Änderungsanträge zum Gesetzentwurf auf Drucksachen 18/9524, 18/9953

lfd. Nr.	lfd. Nr. BE	lfd. Nr. GE Drs. 18/9524, 18/9953	Vorhaben	Beantragende Fraktion/en (Ausschussdrucksache)	Beantragte Änderung	Begründung des Antrags	CDU/CSU	SPD	DIE LINKE.	B 90/GRÜNE	Ergebnis
					„Elektrifizierung von Schienenstrecken. In dieser Rubrik werden solche Neben- und teilweise auch Hauptstrecken aufgeführt, die schnellstmöglich elektrifiziert werden sollen; darunter unter anderem: • „Marschbahn“ Westerland – Husum – Itzehoe • Kiel – Eutin – Lübeck • Dresden-Klotzsche – Görlitz – Grenze D/PL (– Zgorzelec), Projekt PB 12 • Weimar – Gera – Gößnitz, Projekt PB 20“	samtschienennetzes in Deutschland elektrifiziert. Hiermit nimmt Deutsch-land im europäischen Durchschnitt lediglich einen Platz im Mittelfeld ein. Der Anteil der elek-trisch erbrachten Ver-kehrsleistung bis 2025 im Schienenpersonenfernver kehr (SPFV) soll auf 100 Prozent, im SPNV auf 90 Prozent und im Schienen-güterverkehr auf über 95 Prozent erhöht werden. Bis 2025 sollen mindes-tens 70 Prozent des Strek-kennetzes der deutschen Eisenbahnen elektrifiziert sein. Die Erhöhung des Anteils elektrifizierter Strecken verbessert die ohnehin gute Klima- und Umwelt-					

Legende zu den Abstimmungsergebnissen: Zustimmung = +, Ablehnung = –, Enthaltung = o

Zusammenstellung der in die Ausschussberatungen eingebrachten Änderungsanträge zum Gesetzentwurf auf Drucksachen 18/9524, 18/9953

lfd. Nr.	lfd. Nr. BE	lfd. Nr. GE Drs. 18/9524, 18/9953	Vorhaben	Beantragende Fraktion/en (Ausschussdrucksache)	Beantragte Änderung	Begründung des Antrags	CDU/CSU	SPD	DIE LINKE.	B 90/GRÜNE	Ergebnis
						bilanz des Schienenverkehrs weiter. Sie ermöglicht die Umstellung des Betriebs auf erneuerbare Stromerzeugung. Außerdem verkehren elektrisch betriebene Züge aber auch deutlich leiser und mit geringeren Kosten, und die Vereinheitlichung der Triebfahrzeuge spart zusätzliche Kosten bei der Beschaffung und Instandhaltung ein. Überdies ist mit der Elektrifizierung von Strecken auch eine deutliche Erhöhung der Geschwindigkeiten möglich. Damit bieten die Elektrifizierungen betriebswirtschaftlich für die EVU erhebliche Vorteile. Derzeit wird oftmals mit Dieselantrieb unter Fahr-					

Legende zu den Abstimmungsergebnissen: Zustimmung = +, Ablehnung = –, Enthaltung = o

Anlage (zu Bundestagsdrucksache 18/10513 neu)

Zusammenstellung der in die Ausschussberatungen eingebrachten Änderungsanträge zum Gesetzentwurf auf Drucksachen 18/9524, 18/9953

lfd. Nr.	lfd. Nr. BE	lfd. Nr. GE Drs. 18/9524, 18/9953	Vorhaben	Beantragende Fraktion/en (Ausschussdrucksache)	Beantragte Änderung	Begründung des Antrags	CDU/CSU	SPD	DIE LINKE.	B 90/GRÜNE	Ergebnis
						draht gefahren, da nur ein Teil einer gefahrenen Verbindung elektrifiziert ist und ein Lokwechsel aufwändig und teuer oder wegen der Triebfahrzeugtechnik gar nicht möglich ist. Daher sollten bei solchen Strecken, deren Elektrifizierung wirtschaftlich auf keinen Fall darstellbar ist, verstärkt solche Triebwagen zum Einsatz kommen, die auf den elektrifizierten Strecken ihre Energie über den Fahrdraht beziehen und auf den nicht elektrifizierten aus mitgeführten Akkus (oder alter-nativ einer anderen Speichertechnologie wie Wasserstoff). Diese können entsprechend den Anforderungen					

Legende zu den Abstimmungsergebnissen: Zustimmung = +, Ablehnung = –, Enthaltung = o

Anlage (zu Bundestagsdrucksache 18/10513 neu)

Zusammenstellung der in die Ausschussberatungen eingebrachten Änderungsanträge zum Gesetzentwurf auf Drucksachen 18/9524, 18/9953

lfd. Nr.	lfd. Nr. BE	lfd. Nr. GE Drs. 18/9524, 18/9953	Vorhaben	Beantragende Fraktion/en (Ausschussdrucksache)	Beantragte Änderung	Begründung des Antrags	CDU/CSU	SPD	DIE LINKE.	B 90/GRÜNE	Ergebnis
						der Strecke dimensioniert werden.					
17	29			DIE LINKE. Ausschussdrs. 18(15)427 (Umdruck 5)	Nach der lfd. Nr. 28 (neu) wird eine weitere lfd. Nr. 29 (neu) eingefügt: „Deutschlandtakt“. In Unterabschnitt 2 wird entsprechend die lfd. Nr. 37 gestrichen. Die nachfolgenden lfd. Nrn. verschieben sich entsprechend.	Die Schaffung eines Integralen Taktfahrplans für das ganze Land („Deutschlandtakt“) würde einen erheblichen Qualitätssprung für den Schienenpersonenverkehr darstellen, da die Umsteigezeiten zwischen Zügen erheblich vermindert werden könnten. Damit werden nicht nur die Fahrzeiten ohne die Notwendigkeit von aufwändigen Ausbaumaßnahmen für Höchstgeschwindigkeiten erheblich reduziert, sondern zudem wird der Reisekomfort durch die Vermeidung von Wartezeiten erheblich erhöht. Außerdem ermöglicht der Deutschlandtakt die Schaf-	–	–	+	+	–

Legende zu den Abstimmungsergebnissen: Zustimmung = +, Ablehnung = –, Enthaltung = o

Anlage (zu Bundestagsdrucksache 18/10513 neu)

Zusammenstellung der in die Ausschussberatungen eingebrachten Änderungsanträge zum Gesetzentwurf auf Drucksachen 18/9524, 18/9953

lfd. Nr.	lfd. Nr. BE	lfd. Nr. GE Drs. 18/9524, 18/9953	Vorhaben	Beantragende Fraktion/en (Ausschussdrucksache)	Beantragte Änderung	Begründung des Antrags	CDU/CSU	SPD	DIE LINKE.	B 90/GRÜNE	Ergebnis
						fung von Systemtrassen für den Schienengüter-verkehr und damit auch für diesen eine Qualitäts- und Kapazitätserhöhung. Die Maßnahme für die Umsetzung des Deutsch-landtakts müssen daher zügig vorangetrieben werden. Ferner sollten alle Aus- und Neubaumaß-nahmen im deutschen Schienennetz entlang des Konzepts für den Deutsch-landtakt priorisiert wer-den, der zukünftig als wichtigste Leitlinie über allen Maßnahmen im Netz stehen muss.					
18	30			DIE LINKE. Ausschussdrs. 18(15)427 (Umdruck 10)	Nach der lfd. Nr. 29 (neu) wird eine weitere lfd. Nr. 30 (neu) eingefügt:	Der Ausbau dieser Strecke als wichtige Verbindung beider Länder im Perso-nen- und im Güterverkehr wurde im Rahmen eines Abkommens zwischen der	–	–	+	+	–

Legende zu den Abstimmungsergebnissen: Zustimmung = +, Ablehnung = –, Enthaltung = o

Anlage (zu Bundestagsdrucksache 18/10513 neu)

Zusammenstellung der in die Ausschussberatungen eingebrachten Änderungsanträge zum Gesetzentwurf auf Drucksachen 18/9524, 18/9953

lfd. Nr.	lfd. Nr. BE	lfd. Nr. GE Drs. 18/9524, 18/9953	Vorhaben	Beantragende Fraktion/en (Ausschussdrucksache)	Beantragte Änderung	Begründung des Antrags	CDU/CSU	SPD	DIE LINKE.	B 90/GRÜNE	Ergebnis
					„ABS Dresden – Görlitz – Grenze D/PL“. In Unterabschnitt 2 wird entsprechend die lfd. Nr. 12 gestrichen. Die nachfolgenden lfd. Nrn. verschieben sich entsprechend.	Bundesrepublik Deutschland und der Republik Polen bereits im Jahr 2003 festgelegt. Die Bundesrepublik sollte dieses Abkommen umsetzen. Außerdem stellt dieser Ausbau inklusive einer überfälligen Elektrifizierung eine wichtige Verbindung zwischen Südostdeutschland und Polen dar und ist insofern eine höchst sinnvolle Maßnahme dar.					
19	31			DIE LINKE. Ausschussdrs. 18(15)427 (Umdruck 11)	Nach der lfd. Nr. 30 (neu) wird eine weitere lfd. Nr. 31 (neu) eingefügt: „ABS Stuttgart – Backnang – Nürnberg“. In Unterabschnitt 2 wird entsprechend	Die Strecke von Backnang nach Nürnberg stellt eine wichtige West-Ost-Verbindung zwischen Baden-Württemberg und Bayern dar, ist aber bislang teilweise nur eingleisig und nur für geringe Geschwindigkeiten (140 km/h) ausgebaut. Aus diesem Grund	–	–	+	+	–

Legende zu den Abstimmungsergebnissen: Zustimmung = +, Ablehnung = –, Enthaltung = o

Anlage (zu Bundestagsdrucksache 18/10513 neu)

Zusammenstellung der in die Ausschussberatungen eingebrachten Änderungsanträge zum Gesetzentwurf auf Drucksachen 18/9524, 18/9953

lfd. Nr.	lfd. Nr. BE	lfd. Nr. GE Drs. 18/9524, 18/9953	Vorhaben	Beantragende Fraktion/en (Ausschussdrucksache)	Beantragte Änderung	Begründung des Antrags	CDU/CSU	SPD	DIE LINKE.	B 90/GRÜNE	Ergebnis
					die lfd. Nr. 15 gestrichen. Die nachfolgenden lfd. Nrn. verschieben sich entsprechend.	wird bislang kein Fernverkehr über diese Strecke geführt; er ist aber mit dem neuen Fernverkehrskonzept der DB AG aus dem Jahr 2015 vorgesehen (IC-Neu im Zweistundentakt). Ein zweites Gleis der Murrbahn zwischen Backnang und Schwäbisch Hall – Hessental sowie eine Neigetechnikausrüstung der Gesamtstrecke zwischen Stuttgart und Nürnberg würde die Kapazität und die Geschwindigkeit auf dieser Strecke erhöhen und damit die Anbindung mit der Bahn für die Menschen entlang der Strecke (in Backnang, Murrhardt, Gaildorf und Schwäbisch Hall) deutlich verbessern.					

Legende zu den Abstimmungsergebnissen: Zustimmung = +, Ablehnung = –, Enthaltung = o

Anlage (zu Bundestagsdrucksache 18/10513 neu)

Zusammenstellung der in die Ausschussberatungen eingebrachten Änderungsanträge zum Gesetzentwurf auf Drucksachen 18/9524, 18/9953

lfd. Nr.	lfd. Nr. BE	lfd. Nr. GE Drs. 18/9524, 18/9953	Vorhaben	Beantragende Fraktion/en (Ausschussdrucksache)	Beantragte Änderung	Begründung des Antrags	CDU/CSU	SPD	DIE LINKE.	B 90/GRÜNE	Ergebnis
20	32			DIE LINKE. Ausschussdrs. 18(15)427 (Umdruck 12)	Nach der lfd. Nr. 31 (neu) wird eine weitere lfd. Nr. 32 (neu) eingefügt: „ABS Weimar – Gera – Gößnitz“ In Unterabschnitt 2 wird entsprechend die lfd. Nr. 20 gestrichen. Die nachfolgenden lfd. Nrn. verschieben sich entsprechend.	Die Strecke von Weimar über Gera nach Gößnitz stellt eine wichtige West-Ost-Verbindung in Thüringen und weiter in Richtung Dresden dar. Bislang ist diese Strecke jedoch nicht elektrifiziert und teilweise sogar nur eingleisig ausgebaut; die Höchstgeschwindigkeit beträgt bislang zwischen 90 und 120 km/h. Dies führt dazu, dass die Region um Jena und Gera insbesondere nach der Inbetriebnahme der Neu-Ausbaustrecke VDE 8.1 zwischen Nürnberg und Ebensfeld mit dem Verlust des ICE-Systemhalts in Jena Paradies nur noch extrem schlecht an den Schienenpersonenfernver kehr angebunden ist. Mit	–	–	+	+	–

Legende zu den Abstimmungsergebnissen: Zustimmung = +, Ablehnung = –, Enthaltung = o

Zusammenstellung der in die Ausschussberatungen eingebrachten Änderungsanträge zum Gesetzentwurf auf Drucksachen 18/9524, 18/9953

lfd. Nr.	lfd. Nr. BE	lfd. Nr. GE Drs. 18/9524, 18/9953	Vorhaben	Beantragende Fraktion/en (Ausschussdrucksache)	Beantragte Änderung	Begründung des Antrags	CDU/CSU	SPD	DIE LINKE.	B 90/GRÜNE	Ergebnis
						dem neuen Fernverkehrskonzept der DB AG von 2015 soll ab dem Fahrplan 2018 Fernverkehr über diese Strecke geführt werden (IC-Neu im Zweistundentakt); dazu ist jedoch ein Ausbau der Strecke mit Elektrifizierung und Erhöhung der Streckengeschwindigkeit notwendig, um einen zeitaufwändigen und teuren Lokwechsel für die Strecke zwischen Erfurt und Gera zu vermeiden. Die Erhöhung des Anteils elektrifizierter Strecken verbessert ferner generell die ohnehin gute Klima- und Umweltbilanz des Schienenverkehrs weiter. Sie ermöglicht die Umstellung des Betriebs auf					

Legende zu den Abstimmungsergebnissen: Zustimmung = +, Ablehnung = –, Enthaltung = o

Anlage (zu Bundestagsdrucksache 18/10513 neu)

Zusammenstellung der in die Ausschussberatungen eingebrachten Änderungsanträge zum Gesetzentwurf auf Drucksachen 18/9524, 18/9953

lfd. Nr.	lfd. Nr. BE	lfd. Nr. GE Drs. 18/9524, 18/9953	Vorhaben	Beantragende Fraktion/en (Ausschussdrucksache)	Beantragte Änderung	Begründung des Antrags	CDU/CSU	SPD	DIE LINKE.	B 90/GRÜNE	Ergebnis
						erneuerbare Stromerzeugung. Außerdem verkehren elektrisch betriebene Züge aber auch deutlich leiser und mit geringeren Kosten, und die Vereinheitlichung der Triebfahrzeuge spart zusätzliche Kosten bei der Beschaffung und Instandhaltung ein. Überdies ist mit der Elektrifizierung von Strecken auch eine deutliche Erhöhung der Geschwindigkeiten möglich. Dadurch kann die Anbindung der Menschen in der Region erheblich verbessert werden. Zudem könnte mit einer Beschleunigung der Strecke die Fahrzeiten zwischen den Knoten Gera und Erfurt auch nach dem Auslaufen der Betriebsgenehmigungen für Diesel-					

Legende zu den Abstimmungsergebnissen: Zustimmung = +, Ablehnung = –, Enthaltung = o

Anlage (zu Bundestagsdrucksache 18/10513 neu)

Zusammenstellung der in die Ausschussberatungen eingebrachten Änderungsanträge zum Gesetzentwurf auf Drucksachen 18/9524, 18/9953

lfd. Nr.	lfd. Nr. BE	lfd. Nr. GE Drs. 18/9524, 18/9953	Vorhaben	Beantragende Fraktion/en (Ausschussdrucksache)	Beantragte Änderung	Begründung des Antrags	CDU/CSU	SPD	DIE LINKE.	B 90/GRÜNE	Ergebnis
						Neigetechnikzüge eingehalten und sogar weiter verbessert werden.					
21	33/ 34			DIE LINKE. Ausschussdrs. 18(15)427 (Umdruck 13)	Nach der lfd. Nr. 32 (neu) werden zwei weitere lfd. Nrn. 33 (neu) und 34 (neu) eingefügt: „33 NBS Rheydter Kurve“ „34 ABS Köln – Aachen, Ausbau des Knotens Aachen.“ In Unterabschnitt 2 werden entsprechend die lfd. Nrn. 23 und 29 gestrichen. Die nachfolgenden lfd. Nrn. verschieben sich entsprechend.	Die Strecke zwischen Aachen und Köln stellt nicht nur eine wichtige Verbindung im Schienenpersonenfernverkehr von Deutschland in Richtung Belgien und Frankreich dar, sondern auch für den Schienengüterverkehr zwischen den belgischen Seehäfen und dem Rheinland. Daher ist eine Erhöhung der Leistungsfähigkeit dieser Strecke mit einer Geschwindigkeitserhöhung zwischen Aachen und Düren (bislang nur 120 bis 160 km/h) sehr sinnvoll. Außerdem sollte das Projekt aber um Ausbau-	–	–	+	+	–

Legende zu den Abstimmungsergebnissen: Zustimmung = +, Ablehnung = –, Enthaltung = o

Anlage (zu Bundestagsdrucksache 18/10513 neu)

Zusammenstellung der in die Ausschussberatungen eingebrachten Änderungsanträge zum Gesetzentwurf auf Drucksachen 18/9524, 18/9953

lfd. Nr.	lfd. Nr. BE	lfd. Nr. GE Drs. 18/9524, 18/9953	Vorhaben	Beantragende Fraktion/en (Ausschussdrucksache)	Beantragte Änderung	Begründung des Antrags	CDU/CSU	SPD	DIE LINKE.	B 90/GRÜNE	Ergebnis
						maßnahmen im Knoten Aachen ergänzt werden, darunter ein Ausbau des Bahnhofs Eschweiler und die Herstellung eines Puffergleises in Aachen-Rothe Erde, ein weiteres Überholgleis zwischen Düren und Aachen Hauptbahnhof, der dreigleisige Ausbau des Burtscheider Viadukts und eine dritte Bahnsteigkante in Aachen-Rothe Erde, eine zusätzliche Weichenverbindung im Westkopf Aachen Hauptbahnhof, eine Blockverdichtungen zwischen Stolberg und Übach-Palenberg, eine zusätzliche Weichenverbindung im Nordkopf Herzogenrath. Auch die Herstellung der „Rheydter Kurve“ und der zwei-					

Legende zu den Abstimmungsergebnissen: Zustimmung = +, Ablehnung = –, Enthaltung = o

Anlage (zu Bundestagsdrucksache 18/10513 neu)

Zusammenstellung der in die Ausschussberatungen eingebrachten Änderungsanträge zum Gesetzentwurf auf Drucksachen 18/9524, 18/9953

lfd. Nr.	lfd. Nr. BE	lfd. Nr. GE Drs. 18/9524, 18/9953	Vorhaben	Beantragende Fraktion/en (Ausschussdrucksache)	Beantragte Änderung	Begründung des Antrags	CDU/CSU	SPD	DIE LINKE.	B 90/GRÜNE	Ergebnis
						gleisige Ausbau Kaldenkirchen – Dülken stellen weitere notwendige Ausbaumaßnahmen in diesem Kontext dar.					
22	35			DIE LINKE. Ausschussdrs. 18(15)427 (Umdruck 14)	Nach der letzten lfd. Nr. 34 (neu) wird eine weitere lfd. Nr. 35 eingefügt: „ABS Münster – Lünen“. In Unterabschnitt 2 wird entsprechend die lfd. Nr. 30 gestrichen. Die nachfolgenden lfd. Nrn. verschieben sich entsprechend.	Die Strecke zwischen Münster und Lünen ist bislang nur eingleisig ausgebaut. Gemäß dem neuen Fernverkehrskonzept der DB AG von 2015 soll die Strecke zukünftig im Stundentakt von ICEs befahren werden. Daher ist der teilweise zweigleisige Ausbau der Strecke eine wichtige Maßnahme sowohl zur Erhöhung der Betriebsqualität als auch der Geschwindigkeit.	–	–	+	o	–
23	36			DIE LINKE. Ausschussdrs. 18(15)427 (Umdruck 15)	Nach der letzten lfd. Nr. 35 (neu) wird	Viele der Maßnahmen für die Auflösung von Engpässen im Bahnnetz	–	–	+	+	–

Legende zu den Abstimmungsergebnissen: Zustimmung = +, Ablehnung = –, Enthaltung = o

Zusammenstellung der in die Ausschussberatungen eingebrachten Änderungsanträge zum Gesetzentwurf auf Drucksachen 18/9524, 18/9953

lfd. Nr.	lfd. Nr. BE	lfd. Nr. GE Drs. 18/9524, 18/9953	Vorhaben	Beantragende Fraktion/en (Ausschussdrucksache)	Beantragte Änderung	Begründung des Antrags	CDU/CSU	SPD	DIE LINKE.	B 90/GRÜNE	Ergebnis
					eine weitere lfd. Nr. 36 (neu) eingefügt: „Weitere Streckenmaßnahmen zur Engpassauflösung (umfasst u. a. ein Projekt „Überholgleise für 740m-Züge“)“ In Unterabschnitt 2 wird entsprechend die lfd. Nr. 31 gestrichen. Die nachfolgenden lfd. Nrn. verschieben sich entsprechend.	können mit verhältnismäßig wenig Aufwand einen extrem großen Nutzen im Netz entfalten. Der Ausbau von wichtigen Güterverkehrsstrecken für 740 Meter lange Güterzüge ermöglicht außerdem erhebliche Kapazitätsgewinne und stellt damit eine wichtige Maßnahme für die Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs gegenüber dem Straßengüterverkehr dar. Leider wurde die Studie zu dieser Ausbaumaßnahme zu spät beauftragt, um rechtzeitig eine umfassende Projektbewertung zu ermöglichen.					
24	37			DIE LINKE. Ausschussdrs. 18(15)427 (Umdruck 16)	Nach der letzten lfd. Nr. 36 (neu) werden	Unzureichende Kapazitäten in den großen Knoten stellen eines der	–	–	+	+	–

Legende zu den Abstimmungsergebnissen: Zustimmung = +, Ablehnung = –, Enthaltung = o

Zusammenstellung der in die Ausschussberatungen eingebrachten Änderungsanträge zum Gesetzentwurf auf Drucksachen 18/9524, 18/9953

lfd. Nr.	lfd. Nr. BE	lfd. Nr. GE Drs. 18/9524, 18/9953	Vorhaben	Beantragende Fraktion/en (Ausschussdrucksache)	Beantragte Änderung	Begründung des Antrags	CDU/CSU	SPD	DIE LINKE.	B 90/GRÜNE	Ergebnis
					fünf weitere lfd. Nrn. (37-41) eingefügt: „(U) Knoten Frankfurt (V) Knoten Hamburg (W) Knoten Köln (X) Knoten Mannheim (Y) Knoten München“ In Unterabschnitt 2 werden entsprechend die lfd. Nr. 32-36 gestrichen. Die nachfolgenden lfd. Nr. verschieben sich entsprechend.	größten Hindernisse dar, um mehr Verkehr auf die Schiene verlagern zu können. Daher müssen die Ausbaumaßnahmen für die wichtigen Knoten im Netz mit hoher Priorität vorangetrieben werden, um bestehende Engpässe so schnell wie möglich zu beseitigen.					
25[1]	38			DIE LINKE. Ausschussdrs. 18(15)427 (Umdruck 17)	Nach der letzten lfd. Nr. 37 (neu) wird	Die Strecke von Stuttgart nach Singen und weiter zur Deutsch-Schweizeri-	+	+	+	+	+

[1] Über diesen Änderungsantrag auf Ausschussdrs. 18(15)427 (Umdruck 17) wurde gemeinsam mit den Änderungsanträgen mit der laufenden Nr. 57 (Ausschussdrs. 18(15)432 (Umdruck 31)) und der laufenden Nr. 74 (Ausschussdrs. 18(15)402) abgestimmt.

Legende zu den Abstimmungsergebnissen: Zustimmung = +, Ablehnung = –, Enthaltung = o

Zusammenstellung der in die Ausschussberatungen eingebrachten Änderungsanträge zum Gesetzentwurf auf Drucksachen 18/9524, 18/9953

lfd. Nr.	lfd. Nr. BE	lfd. Nr. GE Drs. 18/9524, 18/9953	Vorhaben	Beantragende Fraktion/en (Ausschussdrucksache)	Beantragte Änderung	Begründung des Antrags	CDU/CSU	SPD	DIE LINKE.	B 90/GRÜNE	Ergebnis
					eine weitere lfd. Nr. 38 (neu) eingefügt: „ABS Stuttgart – Singen – Grenze D/CH (Gäubahn)“ In Unterabschnitt 2 wird entsprechend die lfd. Nr. 22 gestrichen. Die nachfolgenden lfd. Nrn. verschieben sich entsprechend.	schen Grenze stellt eine wichtige Nord-Süd-Verbindung durch Baden-Württemberg dar. Bislang ist sie jedoch nur für Geschwindigkeiten zwischen 90 und 130 km/h ausgebaut sowie zwischen Horb und Hattingen lediglich eingleisig. Mit einem zweigleisigen Ausbau und einer Erhöhung der Streckengeschwindigkeit durch Ausrüstung für Neigetechnik könnte auf dieser Strecke nicht nur der Nahverkehr erheblich beschleunigt werden, sondern auch die Führung von zusätzlichem Fernverkehr über die Strecke würde möglich werden – was die DB AG mit dem neuen Fernver-					

Legende zu den Abstimmungsergebnissen: Zustimmung = +, Ablehnung = –, Enthaltung = o

Zusammenstellung der in die Ausschussberatungen eingebrachten Änderungsanträge zum Gesetzentwurf auf Drucksachen 18/9524, 18/9953

lfd. Nr.	lfd. Nr. BE	lfd. Nr. GE Drs. 18/9524, 18/9953	Vorhaben	Beantragende Fraktion/en (Ausschussdrucksache)	Beantragte Änderung	Begründung des Antrags	CDU/CSU	SPD	DIE LINKE.	B 90/GRÜNE	Ergebnis
						kehrskonzept von 2015 (IC-NEU im Stundentakt) auch plant. Ein solcher Ausbau wäre damit nicht nur für die Region, sondern auch für die Verbindung zwischen Stuttgart, der Bodenseeregion und der Schweiz von erheblicher Bedeutung.					
26	39			DIE LINKE. Ausschussdrs. 18(15)427 (Umdruck 18)	Nach der letzten lfd. Nr. 38 (neu) wird eine weitere lfd. Nr. 39 (neu) eingefügt: „ABS Leipzig - Chemnitz“. In Unterabschnitt 2 wird entsprechend die lfd. Nr. 38 gestrichen. Die nachfolgenden lfd. Nrn. verschieben sich entsprechend.	Die Strecke stellt die zentrale Anbindung von Chemnitz an den Bahnknotenpunkt Leipzig dar. Dies ist für die Stadt Chemnitz mit fast 250.000 Einwohnerinnen und Einwohnern insbesondere deswegen entscheidend, weil die Stadt trotz ihrer Bedeutung über keine eigene Fernverkehrsanbindung verfügt. Bislang ist die Strecke nicht elektrifiziert und überwiegend	–	–	+	+	–

Legende zu den Abstimmungsergebnissen: Zustimmung = +, Ablehnung = –, Enthaltung = o

Zusammenstellung der in die Ausschussberatungen eingebrachten Änderungsanträge zum Gesetzentwurf auf Drucksachen 18/9524, 18/9953

lfd. Nr.	lfd. Nr. BE	lfd. Nr. GE Drs. 18/9524, 18/9953	Vorhaben	Beantragende Fraktion/en (Ausschussdrucksache)	Beantragte Änderung	Begründung des Antrags	CDU/CSU	SPD	DIE LINKE.	B 90/GRÜNE	Ergebnis
						nur eingleisig, was sehr lange Fahrzeiten zur Folge hat. Eine Elektrifizierung und weitere zweigleisige Abschnitte oder sogar ein kompletter zweigleisiger Ausbau werten diese Strecke deutlich auf und verbessern die Schienenverkehrsanbindung der Region um Chemnitz entscheidend.					
27	40			DIE LINKE. Ausschussdrs. 18(15)427 (Umdruck 19)	Nach der laufenden Nr. 39 (neu) werden folgende Vorhaben neu eingefügt: a) Wiederaufbau Barth – Zingst (Darßbahn) b) Wiederaufbau Ducherow – Swinoujscie (ink. Karniner Brücke) c) ABS Berlin –	Bei sämtlichen oben genannten Aus- und Neubaumaßnahmen handelt es sich um wichtige Maßnahmen im Bahnnetz, die zu erheblichen Qualitätsverbesserungen auf vielen Strecken führen. Sie wurden aber bislang entweder keiner Bewertung unterzogen oder mit einem unzurei-	–	–	+	+	–

Legende zu den Abstimmungsergebnissen: Zustimmung = +, Ablehnung = –, Enthaltung = o

Anlage (zu Bundestagsdrucksache 18/10513 neu)

Zusammenstellung der in die Ausschussberatungen eingebrachten Änderungsanträge zum Gesetzentwurf auf Drucksachen 18/9524, 18/9953

lfd. Nr.	lfd. Nr. BE	lfd. Nr. GE Drs. 18/9524, 18/9953	Vorhaben	Beantragende Fraktion/en (Ausschussdrucksache)	Beantragte Änderung	Begründung des Antrags	CDU/CSU	SPD	DIE LINKE.	B 90/GRÜNE	Ergebnis
					Stralsund d) Wiederaufbau Berlin Gesund-brunnen – Birkenwerder (Berliner Nordbahn) e) ABS Berliner Ostbahn (Berlin – Strausberg – Grenze D/PL) f) NBS Glauchau – Ronneburg g) ABS Gera – Zeitz – Weißenfels h) ABS Münster – Warendorf – Bielefeld (Warendorfer Bahn) i) Reaktivierung der Strecke Münster – Warstein („WLE-Bahn“) j) ABS Dortmund –	chenden Nutzen-Kosten-Verhältnis bewertet. Die Bewertungsmethodik als das Kriterium, das über die Ermittlung der volks-wirtschaftlichen Nutzen-haftigkeit Voraussetzung für die Aufnahme einer Maßnahme in den VB ist, ist umzustellen. Die bisher angewandte Methodik wird den Schienenpro-jekten nicht gerecht. Z.B. können Schienenprojekte nur eine wesentlich geringere Staureduktion (und damit auch keine entsprechende Verbesserung der Reisezeit) als Straßen-projekte erreichen, weil die Trassen im Vorfeld für die beantragten Verkehre erst gar nicht zugeteilt werden, wenn die					

Legende zu den Abstimmungsergebnissen: Zustimmung = +, Ablehnung = –, Enthaltung = o

Anlage (zu Bundestagsdrucksache 18/10513 neu)

Zusammenstellung der in die Ausschussberatungen eingebrachten Änderungsanträge zum Gesetzentwurf auf Drucksachen 18/9524, 18/9953

lfd. Nr.	lfd. Nr. BE	lfd. Nr. GE Drs. 18/9524, 18/9953	Vorhaben	Beantragende Fraktion/en (Ausschussdrucksache)	Beantragte Änderung	Begründung des Antrags	CDU/CSU	SPD	DIE LINKE.	B 90/GRÜNE	Ergebnis
					Hamm – Paderborn – Altenbeken – Kassel mit NBS Morschener Kurve k) ABS Kassel – Marburg – Gießen – Frankfurt (Main) (Main-Weser-Bahn) l) Wiederaufbau Blankenstein – Marxgrün (Höllentalbahn)	Kapazität einer Strecke nicht ausreicht. So entstehen anders als im Straßenverkehr erst gar keine Staus oder längeren Reisezeiten, die man dann mit einem Aus- oder Neubau abbauen könnte; dennoch gibt es Kapazitätsengpässe. Bei der Straße hingegen erfolgt keine Reglementierung des Zugangs zur Infrastruktur. Zudem wird insbesondere am Oberrhein aus Lärmschutzgründen wiederholt von der Bundeshaushaltsordnung abgewichen. Dort werden – unbestritten sinnvolle – Lärmschutzmaßnahmen über das gesetzlich vorgeschriebene Maß hinaus gebaut. Diese gesellschaftlich					

Legende zu den Abstimmungsergebnissen: Zustimmung = +, Ablehnung = –, Enthaltung = o

Anlage (zu Bundestagsdrucksache 18/10513 neu)

Zusammenstellung der in die Ausschussberatungen eingebrachten Änderungsanträge zum Gesetzentwurf auf Drucksachen 18/9524, 18/9953

lfd. Nr.	lfd. Nr. BE	lfd. Nr. GE Drs. 18/9524, 18/9953	Vorhaben	Beantragende Fraktion/en (Ausschussdrucksache)	Beantragte Änderung	Begründung des Antrags	CDU/CSU	SPD	DIE LINKE.	B 90/GRÜNE	Ergebnis
						sinnvollen Maßnahmen führen aber in einer Nutzen-Kosten-Analyse (z.B. beim Tunnel Offenburg) dazu, dass die Kosten so stark steigen, dass sie nach der strengen Berechnungsmethodik unwirtschaftlich wären. Prof. Siefer wies als Sachverständiger in der Anhörung (s.o.) ergänzend darauf hin, dass der Schienenverkehr ohnehin bereits sehr sicher sei, hier durch Maßnahmen anders als bei der Straße kaum Verbesserungen zu erreichen seien. Demzufolge wird die Schiene in der Bewertungsmethodik dafür „bestraft“, dass sie ein sicheres Verkehrsmittel ist, während es sich bei der Straße „auszahlt“,					

Legende zu den Abstimmungsergebnissen: Zustimmung = +, Ablehnung = –, Enthaltung = o

Anlage (zu Bundestagsdrucksache 18/10513 neu)

Zusammenstellung der in die Ausschussberatungen eingebrachten Änderungsanträge zum Gesetzentwurf auf Drucksachen 18/9524, 18/9953

lfd. Nr.	lfd. Nr. BE	lfd. Nr. GE Drs. 18/9524, 18/9953	Vorhaben	Beantragende Fraktion/en (Ausschussdrucksache)	Beantragte Änderung	Begründung des Antrags	CDU/CSU	SPD	DIE LINKE.	B 90/GRÜNE	Ergebnis
						dass sie sich unsicher ist, obwohl sie auch nach dem Aus-/Neubau immer noch immer wesentlich unsicherer ist als der Schienenverkehr. Ein tatsächlicher erheblicher Sicherheitsgewinn könnte aber durch eine Verlagerung von Verkehren von der Straße auf die Schiene erreicht werden, und diese Verlagerung wiederum kann durch entsprechende Ausbaumaßnahmen der Schiene erreicht werden. Durch den ausschließlichen Vergleich des Vorher-Nachher-Falls bzw. das Umlegen der Verkehrsprognosen auf das Bestandsnetz und dem Ausbaufall und der Analyse der jeweiligen Verbesserungen wird das					

Legende zu den Abstimmungsergebnissen: Zustimmung = +, Ablehnung = –, Enthaltung = o

Anlage (zu Bundestagsdrucksache 18/10513 neu)

Zusammenstellung der in die Ausschussberatungen eingebrachten Änderungsanträge zum Gesetzentwurf auf Drucksachen 18/9524, 18/9953

lfd. Nr.	lfd. Nr. BE	lfd. Nr. GE Drs. 18/9524, 18/9953	Vorhaben	Beantragende Fraktion/en (Ausschussdrucksache)	Beantragte Änderung	Begründung des Antrags	CDU/CSU	SPD	DIE LINKE.	B 90/GRÜNE	Ergebnis
						gesellschaftlich Sinnvolle nicht adäquat abgebildet.					
28	41			B 90/DIE GRÜNEN Ausschussdrs. 18(15)432 (Umdruck 1)	Folgende Nr. 41 wird anfügt: „ABS Pinneberg – Elmshorn (3. Gleis Pinneberg – Elmshorn und 4. Bahnsteiggleis Elmshorn)“	Der dreigleisige Ausbau Elmshorn – Pinneberg in Verbindung mit einem 4. Bahnsteiggleis in Elmshorn würde den Knoten Hamburg entlasten und sich positiv auf die Umsetzung eines „Deutschland-Taktes“ auswirken. Da auf der Strecke die Jütland- und Marschbahnlinie zusammentreffen, besteht ein Engpass, der regelmäßig zu Verspätungen führt. Die Maßnahme ist Voraussetzung zur Kapazitätserhöhung, indem regionale Verkehre auf die S-Bahn Hamburg verlagert und damit auch der Hamburger Hauptbahnhof entlastet werden. Ein 4. Bahnsteiggleis in Elmshorn	–	–	+	+	–

Legende zu den Abstimmungsergebnissen: Zustimmung = +, Ablehnung = –, Enthaltung = o

Zusammenstellung der in die Ausschussberatungen eingebrachten Änderungsanträge zum Gesetzentwurf auf Drucksachen 18/9524, 18/9953

lfd. Nr.	lfd. Nr. BE	lfd. Nr. GE Drs. 18/9524, 18/9953	Vorhaben	Beantragende Fraktion/en (Ausschussdrucksache)	Beantragte Änderung	Begründung des Antrags	CDU/CSU	SPD	DIE LINKE.	B 90/GRÜNE	Ergebnis
						sowie eine Überleitstelle nördlich des künftigen Bahnhofs Hamburg-Altona Nord sind notwendig, um die City-S-Bahn mit dem Fernverkehr zu verknüpfen.					
29	42			B 90/DIE GRÜNEN Ausschussdrs. 18(15)432 (Umdruck 2)	a) Folgende Nr. 42 wird angefügt: „Weitere Streckenmaßnahmen zur Engpassauflösung (umfasst u.a. ein Projekt „Überholgleise für 740m-Züge“)“ b) In Abschnitt 2, Unterabschnitt 2 Vorhaben des Potenziellen Bedarfs, die in den VB aufsteigen können,	Das Vorhaben 740-Meter-Netz ist von herausragender Bedeutung für das Gesamtnetz der bundeseigenen Schienenwege mit einer hohen Wirkung für die Produktivitätssteigerung insbesondere des Schienengüterverkehrs in ganz Deutschland. Daher ist das Vorhaben im Vordringlichen Bedarf zu verankern.	–	–	+	+	–

Legende zu den Abstimmungsergebnissen: Zustimmung = +, Ablehnung = –, Enthaltung = o

Anlage (zu Bundestagsdrucksache 18/10513 neu)

Zusammenstellung der in die Ausschussberatungen eingebrachten Änderungsanträge zum Gesetzentwurf auf Drucksachen 18/9524, 18/9953

lfd. Nr.	lfd. Nr. BE	lfd. Nr. GE Drs. 18/9524, 18/9953	Vorhaben	Beantragende Fraktion/en (Ausschussdrucksache)	Beantragte Änderung	Begründung des Antrags	CDU/CSU	SPD	DIE LINKE.	B 90/GRÜNE	Ergebnis
					entfällt: lfd. Nr. 31 „Weitere Streckenmaßnahmen zur Engpassauflösung (umfasst u.a. ein Projekt „Überholgleise für 740m-Züge“)“						
30	43			B 90/DIE GRÜNEN Ausschussdrs. 18(15)432 (Umdruck 3)	Folgende Nr. 43 wird angefügt: „ABS Berlin – Küstrin-Kietz – Grenze D/PL (Ostbahn)“	Das Vorhaben ist notwendig für die Verbesserung des Schienenpersonenverkehrs in der Relation Berlin – Küstrin – Grenze D/PL (Woiwodschaft Lebus und Woiwodschaft Wielkopolskie) durch Erhöhung der Streckenhöchstgeschwindigkeit auf weitgehend Vmax 120 bis 160 km/h.	–	–	+	+	–
31	44			B 90/DIE GRÜNEN Ausschussdrs. 18(15)432 (Umdruck 4)	Folgende Nr. 44 wird angefügt: „ABS Berlin – Stralsund“	Das Vorhaben ist notwendig für die Beschleunigung der	–	–	+	+	–

Legende zu den Abstimmungsergebnissen: Zustimmung = +, Ablehnung = –, Enthaltung = o

Anlage (zu Bundestagsdrucksache 18/10513 neu)

Zusammenstellung der in die Ausschussberatungen eingebrachten Änderungsanträge zum Gesetzentwurf auf Drucksachen 18/9524, 18/9953

lfd. Nr.	lfd. Nr. BE	lfd. Nr. GE Drs. 18/9524, 18/9953	Vorhaben	Beantragende Fraktion/en (Ausschussdrucksache)	Beantragte Änderung	Begründung des Antrags	CDU/CSU	SPD	DIE LINKE.	B 90/GRÜNE	Ergebnis
						Relation Berlin – Stralsund durch Erhöhung der Streckenhöchstgeschwindigkeit auf weitgehend 160 km/h und die hierdurch zu erzielende Einbindung der Relation in einen bundesweiten Integralen Taktfahrplan, den „Deutschland-Takt“. Daher ist das Vorhaben in den Vordringlichen Bedarf einzuordnen.					
32	45			B 90/DIE GRÜNEN Ausschussdrs. 18(15)432 (Umdruck 5)	Folgende Nr. 45 wird angefügt: „ABS Itzehoe - Westerland (Sylt) / Brunsbüttel (Variante Brunsbüttel)“	Der Wirtschaftsraum Brunsbüttel ist einer der bedeutendsten norddeutschen Standorte für die Chemie- und Energiewirtschaft. Das Industriegebiet Brunsbüttel Süd ist auf der Schiene nur über eine nichtelektrifizierte Nebenstrecke erreichbar, die für zukünftige Herausforde-	–	–	+	+	–

Legende zu den Abstimmungsergebnissen: Zustimmung = +, Ablehnung = –, Enthaltung = o

Anlage (zu Bundestagsdrucksache 18/10513 neu)

Zusammenstellung der in die Ausschussberatungen eingebrachten Änderungsanträge zum Gesetzentwurf auf Drucksachen 18/9524, 18/9953

lfd. Nr.	lfd. Nr. BE	lfd. Nr. GE Drs. 18/9524, 18/9953	Vorhaben	Beantragende Fraktion/en (Ausschussdrucksache)	Beantragte Änderung	Begründung des Antrags	CDU/CSU	SPD	DIE LINKE.	B 90/GRÜNE	Ergebnis
						rungen nicht ausreicht, um die erforderliche Weiterentwicklung des Wirtschaftsraumes abzusichern. Die Strecke ist daher in den „Vordringlichen Bedarf“ aufzunehmen.					
33	46			B 90/DIE GRÜNEN Ausschussdrs. 18(15)432 (Umdruck 6)	Folgende Nr. 46 wird angefügt: „ABS Schwäbisch Hall-Hessental – Öhringen-Cappel“	Bei der Strecke zwischen Heilbronn und Nürnberg handelt es sich um eine überregionale Verknüpfung zweier Oberzentren. Die überregionale Achse, die insbesondere für die Länder Baden-Württemberg und Bayern von großräumiger Bedeutung ist, geht weit über eine Nahverkehrsfunktion hinaus. Der Ausbau der Strecke hat das Potenzial, die vom Schwerlastverkehr übermäßig in An-	–	–	+	+	–

Legende zu den Abstimmungsergebnissen: Zustimmung = +, Ablehnung = –, Enthaltung = o

Zusammenstellung der in die Ausschussberatungen eingebrachten Änderungsanträge zum Gesetzentwurf auf Drucksachen 18/9524, 18/9953

lfd. Nr.	lfd. Nr. BE	lfd. Nr. GE Drs. 18/9524, 18/9953	Vorhaben	Beantragende Fraktion/en (Ausschussdrucksache)	Beantragte Änderung	Begründung des Antrags	CDU/CSU	SPD	DIE LINKE.	B 90/GRÜNE	Ergebnis
						spruch genommene Bundesautobahn 6 zwischen Heilbronn und Nürnberg deutlich zu entlasten. Vor dem Hintergrund der Umwelt- und Klimaziele, zu denen sich der Bund international verpflichtet hat, muss die Strecke demnach so ausgebaut werden, dass sie für den Schienenpersonen- und Schienengüterverkehr höhere Kapazitäten erzielt. Die Elektrifizierung und der Ausbau der Strecke zwischen Öhringen-Cappel und Schwäbisch Hall-Hessental dient dabei der Erhöhung der Leistungsfähigkeit und der Einbindung des Schienenpersonenverkehrs zwischen den beiden Oberzentren Heilbronn und					

Legende zu den Abstimmungsergebnissen: Zustimmung = +, Ablehnung = –, Enthaltung = o

Anlage (zu Bundestagsdrucksache 18/10513 neu)

Zusammenstellung der in die Ausschussberatungen eingebrachten Änderungsanträge zum Gesetzentwurf auf Drucksachen 18/9524, 18/9953

lfd. Nr.	lfd. Nr. BE	lfd. Nr. GE Drs. 18/9524, 18/9953	Vorhaben	Beantragende Fraktion/en (Ausschussdrucksache)	Beantragte Änderung	Begründung des Antrags	CDU/CSU	SPD	DIE LINKE.	B 90/GRÜNE	Ergebnis
						Nürnberg in einen bundesweiten Integralen Taktfahrplan, den „Deutschland-Takt“. Aus der großräumigen Bedeutung des Ausbauvorhabens und der hieraus resultierenden Netzwirkung im Gesamtnetz der bundeseigenen Schienenwege begründet sich die Einstufung in den Vordringlichen Bedarf.					
34	47			B 90/DIE GRÜNEN Ausschussdrs. 18(15)432 (Umdruck 7)	a) Folgende Nr. 47 wird angefügt: „ABS Cottbus – Görlitz“ b) In Abschnitt 2, Unterabschnitt 2 Vorhaben des Potenziellen Bedarfs, die in den VB aufsteigen	Das Vorhaben ABS Cottbus - Görlitz ist von herausragender Bedeutung für das Gesamtnetz der bundeseigenen Schienenwege mit einer hohen Netzwirkung innerhalb eines bundesweiten Integralen Taktfahrplans, dem „Deutschland-Takt“.	–	–	+	+	–

Legende zu den Abstimmungsergebnissen: Zustimmung = +, Ablehnung = –, Enthaltung = o

Anlage (zu Bundestagsdrucksache 18/10513 neu)

Zusammenstellung der in die Ausschussberatungen eingebrachten Änderungsanträge zum Gesetzentwurf auf Drucksachen 18/9524, 18/9953

lfd. Nr.	lfd. Nr. BE	lfd. Nr. GE Drs. 18/9524, 18/9953	Vorhaben	Beantragende Fraktion/en (Ausschussdrucksache)	Beantragte Änderung	Begründung des Antrags	CDU/CSU	SPD	DIE LINKE.	B 90/GRÜNE	Ergebnis
					können, entfällt lfd. Nr. 11 (Vorhaben): „ABS Cottbus – Görlitz“	Herausragende Bedeutung kommt insbesondere dem Streckenabschnitt Cottbus – Horka für die Verbesserung des Schienenverkehrs zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Polen zu. Über die Strecke kann nach der Elektrifizierung der Schienenpersonenfernverkehr in der Relation Berlin – Wrocław – Kraków mit konkurrenzfähigen Fahrzeiten gegenüber dem motorisierten Individualverkehr abgewickelt werden. Die Elektrifizierung ist weiterhin Voraussetzung dafür, dass zwischen den bedeutenden Städten der westlichen und südwestlichen Woiwodschaften Polens und dem Flughafen					

Legende zu den Abstimmungsergebnissen: Zustimmung = +, Ablehnung = –, Enthaltung = o

Anlage (zu Bundestagsdrucksache 18/10513 neu)

Zusammenstellung der in die Ausschussberatungen eingebrachten Änderungsanträge zum Gesetzentwurf auf Drucksachen 18/9524, 18/9953

lfd. Nr.	lfd. Nr. BE	lfd. Nr. GE Drs. 18/9524, 18/9953	Vorhaben	Beantragende Fraktion/en (Ausschussdrucksache)	Beantragte Änderung	Begründung des Antrags	CDU/CSU	SPD	DIE LINKE.	B 90/GRÜNE	Ergebnis
						BER durchgehende Verbindungen im Schienenpersonenverkehr hergestellt werden können. Auch für den Schienengüterverkehr zwischen Deutschland und dem stark industrialisierten Südwesten Polens kommt dem abschnittsweisen zweigleisigen Ausbau und der Elektrifizierung der Strecke große Bedeutung zu. Schließlich kann auch der Schienenpersonenverkehr in der Relation Berlin – Cottbus – Görlitz von dem Vorhaben profitieren.					

Legende zu den Abstimmungsergebnissen: Zustimmung = +, Ablehnung = –, Enthaltung = o

Anlage (zu Bundestagsdrucksache 18/10513 neu)

Zusammenstellung der in die Ausschussberatungen eingebrachten Änderungsanträge zum Gesetzentwurf auf Drucksachen 18/9524, 18/9953

lfd. Nr.	lfd. Nr. BE	lfd. Nr. GE Drs. 18/9524, 18/9953	Vorhaben	Beantragende Fraktion/en (Ausschussdrucksache)	Beantragte Änderung	Begründung des Antrags	CDU/CSU	SPD	DIE LINKE.	B 90/GRÜNE	Ergebnis
35	48			B 90/DIE GRÜNEN Ausschussdrs. 18(15)432 (Umdruck 8)	a) Folgende Nr. 48 wird angefügt: „ABS Dresden – Görlitz – Grenze D/PL“ b) In Abschnitt 2, Unterabschnitt 2 Vorhaben des Potenziellen Bedarfs, die in den VB aufsteigen können, entfällt: lfd. Nr. 12 (Vorhaben): „ABS Dresden – Görlitz – Grenze D/PL“	Das Vorhaben ABS Dresden – Görlitz – Grenze D/PL ist von herausragender Bedeutung für das Gesamtnetz der bundeseigenen Schienenwege mit einer hohen kapazitativen Wirkung insbesondere für das Netz im Osten Deutschlands. Daher ist das Vorhaben im Vordringlichen Bedarf zu verankern. Der Ausbaustrecke kommt vor dem Hintergrund der Vertiefung der europäischen Integration wachsende Bedeutung zu. Der Ausbau und die Elektrifizierung der Strecke Dresden – Görlitz – Grenze D/PL kann wesentlich zur	–	–	+	+	–

Legende zu den Abstimmungsergebnissen: Zustimmung = +, Ablehnung = –, Enthaltung = o

Anlage (zu Bundestagsdrucksache 18/10513 neu)

Zusammenstellung der in die Ausschussberatungen eingebrachten Änderungsanträge zum Gesetzentwurf auf Drucksachen 18/9524, 18/9953

lfd. Nr.	lfd. Nr. BE	lfd. Nr. GE Drs. 18/9524, 18/9953	Vorhaben	Beantragende Fraktion/en (Ausschussdrucksache)	Beantragte Änderung	Begründung des Antrags	CDU/CSU	SPD	DIE LINKE.	B 90/GRÜNE	Ergebnis
						Verbesserung des Schienenverkehrs zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Polen beitragen. Mittelfristig muss auf dieser wichtigen Ost-West-Achse wieder ein Angebot im Schienenpersonenfernverkehr in der Relation (Leipzig) – Dresden – Görlitz – Wrocław – Kraków etabliert werden. Hierfür werden mit der Einordnung des Vorhabens im Vordringlichen Bedarf die Grundlagen geschaffen.					
36	49			B 90/DIE GRÜNEN Ausschussdrs. 18(15)432 (Umdruck 9)	a) Folgende Nr. 49 wird angefügt: „ABS Gotha – Leinefelde“ b) In Abschnitt 2, Unterabschnitt 2 Vorhaben des	Die Elektrifizierung der Eisenbahnstrecke Gotha – Leinefelde wurde vom Freistaat Thüringen für den Bundesverkehrswegeplan 2030 angemeldet. Die Diskussion um die für	–	–	+	+	–

Legende zu den Abstimmungsergebnissen: Zustimmung = +, Ablehnung = –, Enthaltung = o

Anlage (zu Bundestagsdrucksache 18/10513 neu)

Zusammenstellung der in die Ausschussberatungen eingebrachten Änderungsanträge zum Gesetzentwurf auf Drucksachen 18/9524, 18/9953

lfd. Nr.	lfd. Nr. BE	lfd. Nr. GE Drs. 18/9524, 18/9953	Vorhaben	Beantragende Fraktion/en (Ausschussdrucksache)	Beantragte Änderung	Begründung des Antrags	CDU/CSU	SPD	DIE LINKE.	B 90/GRÜNE	Ergebnis
					Potenziellen Bedarfs, die in den VB aufsteigen können, entfällt lfd. Nr. 13 „ABS Gotha – Leinefelde“	Thüringen relevanten Schienenprojekte im Bundesverkehrswegeplan 2030 konzentriert sich sehr stark auf die Elektrifizierung der Mitte-Deutschland-Verbindung (MDV) im Abschnitt Wiemar – Gößnitz. Es ist unstrittig, dass das die Vervollständigung der Elektrifizierung auf der MDV ganz vorne rangiert. Andere Vorhaben dürfen dabei aber nicht aus dem Blick geraten. Die Elektrifizierung der 67 Kilometer langen Strecke von Gotha nach Leinefelde steht dabei in unmittelbarem Zusammenhang mit der Elektrifizierung der Mitte-Deutschland-Verbindung: Nur wenn zwischen Gotha und Lei-					

Legende zu den Abstimmungsergebnissen: Zustimmung = +, Ablehnung = –, Enthaltung = o

Zusammenstellung der in die Ausschussberatungen eingebrachten Änderungsanträge zum Gesetzentwurf auf Drucksachen 18/9524, 18/9953

lfd. Nr.	lfd. Nr. BE	lfd. Nr. GE Drs. 18/9524, 18/9953	Vorhaben	Beantragende Fraktion/en (Ausschussdrucksache)	Beantragte Änderung	Begründung des Antrags	CDU/CSU	SPD	DIE LINKE.	B 90/GRÜNE	Ergebnis
						nefelde der Fahrdraht gespannt wird, wird es weiterhin durchgehende Züge von Südniedersachsen und Nordthüringen nach Ostthüringen geben können. Wird hingegen nur die Strecke Weimar – Gößnitz elektrifiziert, muss die jetzt durchgehende Regionalexpresslinie 1 von Göttingen über Erfurt, Weimar, Jena und Gera nach Glauchau in Erfurt „gebrochen“ werden. Aus einer Linie mit Dieseltriebzügen würden dann zwei Linien: Göttingen – Erfurt mit Dieseltriebzügen und Erfurt – Jena – Südwestsachsen mit Elektrotriebzügen. Für Fahrgäste entstünde der Nachteil, künftig in Erfurt umsteigen zu müssen.					

Legende zu den Abstimmungsergebnissen: Zustimmung = +, Ablehnung = –, Enthaltung = o

Anlage (zu Bundestagsdrucksache 18/10513 neu)

Zusammenstellung der in die Ausschussberatungen eingebrachten Änderungsanträge zum Gesetzentwurf auf Drucksachen 18/9524, 18/9953

lfd. Nr.	lfd. Nr. BE	lfd. Nr. GE Drs. 18/9524, 18/9953	Vorhaben	Beantragende Fraktion/en (Ausschussdrucksache)	Beantragte Änderung	Begründung des Antrags	CDU/CSU	SPD	DIE LINKE.	B 90/GRÜNE	Ergebnis
						Außerdem würde sich die Reisezeit zwischen Nord- und Ostthüringen dadurch verlängern. Damit die Regionalexpresslinie 1 weiterhin ihre wichtige Funktion im thüringischen Binnenverkehr mit schnellen, umsteigefreien Verbindungen zwischen Nord-, Mittel- und Ostthüringen wahrnehmen kann und gleichzeitig die Zubringerfunktion zum ICE-Bahnhof Göttingen (kürzeste Reisezeiten aus Ost- und Mittelthüringen in Richtung Norddeutschland) erfüllen kann, ist eine Elektrifizierung der Strecke Gotha – Leinefelde unabdingbar.					

Legende zu den Abstimmungsergebnissen: Zustimmung = +, Ablehnung = –, Enthaltung = o

Anlage (zu Bundestagsdrucksache 18/10513 neu)

Zusammenstellung der in die Ausschussberatungen eingebrachten Änderungsanträge zum Gesetzentwurf auf Drucksachen 18/9524, 18/9953

lfd. Nr.	lfd. Nr. BE	lfd. Nr. GE Drs. 18/9524, 18/9953	Vorhaben	Beantragende Fraktion/en (Ausschussdrucksache)	Beantragte Änderung	Begründung des Antrags	CDU/CSU	SPD	DIE LINKE.	B 90/GRÜNE	Ergebnis
37	50			B 90/DIE GRÜNEN Ausschussdrs. 18(15)432 (Umdruck 10)	Folgende Nr. 50 wird angefügt: „ABS Basel – Schaffhausen – Singen – Friedrichshafen – Lindau (Hochrhein-/Bodenseegürtelbahn)“	Durch das Vorhaben soll die bisher nichtelektrifizierte Strecke elektrifiziert und partiell zweigleisig ausgebaut werden. Derzeit fehlt eine entsprechend durchgehende Ost-West-Achse zwischen Südbaden und Württemberg. Die Hochrheinbahn weist darüber hinaus eine Relevanz für den Fernverkehr auf, da über diese in Verbindung mit der Gäubahn die Relation zwischen dem Schweizer Schienenverkehrsknoten Basel und Stuttgart mit dem weiteren deutschen Schienennetz leistungsfähig angebunden wird. Es liegt zudem eine Finanzierungsvereinbarung für die Südbahn (Friedrichshafen – Ulm) vor, so dass	–	–	+	+	–

Legende zu den Abstimmungsergebnissen: Zustimmung = +, Ablehnung = –, Enthaltung = o

Zusammenstellung der in die Ausschussberatungen eingebrachten Änderungsanträge zum Gesetzentwurf auf Drucksachen 18/9524, 18/9953

lfd. Nr.	lfd. Nr. BE	lfd. Nr. GE Drs. 18/9524, 18/9953	Vorhaben	Beantragende Fraktion/en (Ausschussdrucksache)	Beantragte Änderung	Begründung des Antrags	CDU/CSU	SPD	DIE LINKE.	B 90/GRÜNE	Ergebnis
						die Südbahn bis 2030 ausgebaut und elektrifiziert sein wird. Im Anschluss bleibt jedoch die Bodenseegürtelbahn im Abschnitt Friedrichshafen – Radolfzell bislang weiterhin nicht elektrifiziert, so dass hier kein durchgängiger Verkehr mit strombetriebenen Fahrzeugen möglich ist und eine Elektrifizierungslücke besteht. Für eine wirtschaftliche Umsetzung eines bundesweiten Integralen Taktfahrplanes, des „Deutschland-Taktes“, ist das Vorhaben Hochrhein-Bodenseegürtelbahn in den Vordringlichen Bedarf einzuordnen.					
38	51			B 90/DIE GRÜNEN Ausschussdrs. 18(15)432 (Umdruck 11)	Folgende Nr. 51 wird angefügt:	Ein viergleisiger Ausbau der Strecke Köln – Hürth-Kalscheuren – Bonn	–	–	+	+	–

Legende zu den Abstimmungsergebnissen: Zustimmung = +, Ablehnung = –, Enthaltung = o

Zusammenstellung der in die Ausschussberatungen eingebrachten Änderungsanträge zum Gesetzentwurf auf Drucksachen 18/9524, 18/9953

lfd. Nr.	lfd. Nr. BE	lfd. Nr. GE Drs. 18/9524, 18/9953	Vorhaben	Beantragende Fraktion/en (Ausschussdrucksache)	Beantragte Änderung	Begründung des Antrags	CDU/CSU	SPD	DIE LINKE.	B 90/GRÜNE	Ergebnis
					„ABS Köln – Hürth-Kalscheuren – Bonn“	inklusive eines Überwerfungsbauwerkes in Hürth-Kalscheuren führt sowohl zur Entlastung eines Engpasses mit überregionaler Relevanz für den Schienenpersonenverkehr und Schienengüterverkehr. Daher ist das Vorhaben in den Vordringlichen Bedarf aufzunehmen.					
39	52			B 90/DIE GRÜNEN Ausschussdrs. 18(15)432 (Umdruck 12)	a) Folgende Nr. 52 wird angefügt: „ABS Leipzig – Chemnitz“ b) In Abschnitt 2, Unterabschnitt 2 Vorhaben des Potenziellen Bedarfs, die in den VB aufsteigen können, entfällt lfd. Nr. 38 (Vorhaben):	Das Vorhaben ABS Leipzig – Chemnitz ist von herausragender Bedeutung für das Gesamtnetz der bundeseigenen Schienenwege mit einer hohen kapazitativen Wirkung für das Gesamtnetz im Osten Deutschlands im Rahmen eines bundesweiten Integralen Taktfahrplans, dem „Deutschland-Takt“. Daher ist das Vorhaben im	–	–	+	+	–

Legende zu den Abstimmungsergebnissen: Zustimmung = +, Ablehnung = –, Enthaltung = o

Anlage (zu Bundestagsdrucksache 18/10513 neu)

Zusammenstellung der in die Ausschussberatungen eingebrachten Änderungsanträge zum Gesetzentwurf auf Drucksachen 18/9524, 18/9953

lfd. Nr.	lfd. Nr. BE	lfd. Nr. GE Drs. 18/9524, 18/9953	Vorhaben	Beantragende Fraktion/en (Ausschussdrucksache)	Beantragte Änderung	Begründung des Antrags	CDU/CSU	SPD	DIE LINKE.	B 90/GRÜNE	Ergebnis
					„38 ABS Leipzig – Chemnitz“	Vordringlichen Bedarf zu verankern. Der durchgehend zwei-gleisige Ausbau und die Elektrifizierung der Strecke Leipzig – Chemnitz schaffen die Voraus-setzungen dafür, den Schienenpersonenverkehr zwischen den beiden wichtigen sächsischen Großstädten durchgrei-fend zu verbessern. Im Rahmen der angestrebten Wiederanbindung der Re-gion Chemnitz-Zwickau/ Südwestsachsen im Schienenpersonenfernver kehr der Deutschen Bahn kommt dem Vorhaben hohe überregionale Bedeutung zu.					

Legende zu den Abstimmungsergebnissen: Zustimmung = +, Ablehnung = –, Enthaltung = o

Anlage (zu Bundestagsdrucksache 18/10513 neu)

Zusammenstellung der in die Ausschussberatungen eingebrachten Änderungsanträge zum Gesetzentwurf auf Drucksachen 18/9524, 18/9953

lfd. Nr.	lfd. Nr. BE	lfd. Nr. GE Drs. 18/9524, 18/9953	Vorhaben	Beantragende Fraktion/en (Ausschussdrucksache)	Beantragte Änderung	Begründung des Antrags	CDU/CSU	SPD	DIE LINKE.	B 90/GRÜNE	Ergebnis
40	53			B 90/DIE GRÜNEN Ausschussdrs. 18(15)432 (Umdruck 13)	Folgende Nr. 53 wird angefügt: „ABS/NBS (Roermond –) Grenze D/NL – Mönchengladbach – Rheydt („Eiserner Rhein“)“	Eine Neubaustrecke Viersen-Helenabrunn – A52 – Grenze D/NL (– Roermond) entlastet in hohem Maße den Seehafenhinterlandverkehr zwischen Antwerpen und Zeebrügge und dem Großraum Köln und dem Ruhrgebiet vom überregionalen Schienengüterverkehr. Das Vorhaben schafft damit die Voraussetzung für die Aufnahme der prognostizierten Güterverkehrsmengen auf der Schiene im Westen Deutschlands. Das Vorhaben ist daher im Vordringlichen Bedarf des Bundesschienenwegeausbaugesetzes festzuschreiben.	–	–	+	+	–

Legende zu den Abstimmungsergebnissen: Zustimmung = +, Ablehnung = –, Enthaltung = o

Anlage (zu Bundestagsdrucksache 18/10513 neu)

Zusammenstellung der in die Ausschussberatungen eingebrachten Änderungsanträge zum Gesetzentwurf auf Drucksachen 18/9524, 18/9953

lfd. Nr.	lfd. Nr. BE	lfd. Nr. GE Drs. 18/9524, 18/9953	Vorhaben	Beantragende Fraktion/en (Ausschussdrucksache)	Beantragte Änderung	Begründung des Antrags	CDU/CSU	SPD	DIE LINKE.	B 90/GRÜNE	Ergebnis
41	54			B 90/DIE GRÜNEN Ausschussdrs. 18(15)432 (Umdruck 15)	Folgende Nr. 54 wird angefügt: „ABS Niebüll – Klanxbüll (2. Gleis)“	Der eingleisige Abschnitt zwischen Niebüll und Klanxbüll ist ein Engpass zur Anbindung der Insel Sylt. Da die Insel nur auf dem Schienenweg und per Fähre über die dänische Nachbarinsel Rømø angefahren werden kann, würde die Erweiterung des Abschnittes zwischen Niebüll und Klanxbüll um ein zweites Gleis die Kapazitäten erweitern und die Erreichbarkeit wesentlich verbessern.	–	–	+	+	–
42	55			B 90/DIE GRÜNEN Ausschussdrs. 18(15)432 (Umdruck 16)	a) Folgende Nr. 55 wird angefügt: „Knoten München“ b) In Abschnitt 2, Unterabschnitt 2 Vorhaben des Potenziellen Bedarfs,	Das Vorhaben Großknoten München ist von herausragender Bedeutung für das Gesamtnetz der bundeseigenen Schienenwege mit einer hohen kapazitativen Wirkung insbesondere für das Netz im Süden Deutschlands. Daher	–	–	+	+	–

Legende zu den Abstimmungsergebnissen: Zustimmung = +, Ablehnung = –, Enthaltung = o

Zusammenstellung der in die Ausschussberatungen eingebrachten Änderungsanträge zum Gesetzentwurf auf Drucksachen 18/9524, 18/9953

lfd. Nr.	lfd. Nr. BE	lfd. Nr. GE Drs. 18/9524, 18/9953	Vorhaben	Beantragende Fraktion/en (Ausschussdrucksache)	Beantragte Änderung	Begründung des Antrags	CDU/CSU	SPD	DIE LINKE.	B 90/GRÜNE	Ergebnis
					die in den VB aufsteigen können, entfällt die lfd. Nr. 36 (Vorhaben): „Knoten München“	ist das Vorhaben im Vordringlichen Bedarf zu verankern.					
43	56			B 90/DIE GRÜNEN Ausschussdrs. 18(15)432 (Umdruck 17)	a) Folgende Nr. 56 wird angefügt: „ABS Stuttgart – Backnang – Nürnberg“ b) In Abschnitt 2, Unterabschnitt 2 Vorhaben des Potenziellen Bedarfs, die in den VB aufsteigen können, entfällt lfd. Nr. 15 (Vorhaben): „15 ABS Stuttgart – Backnang – Nürnberg“	Die Strecke Stuttgart – Backnang – Nürnberg stellt die kürzeste Verbindung zwischen den Oberzentren und Metropolregionen Stuttgart und Nürnberg dar und ist zentrale Achse im transeuropäischen Netz TEN Paris – Prag. Der notwendige zweigleisige Ausbau der Strecke (optional mit Neigetechnikausrüstung) von Backnang bis Schwäbisch-Hall-Hessental (Murrbahn) dient der Erhöhung der Leistungsfähigkeit und der Angebotsqualität des Schienenpersonen- und	–	–	+	+	–

Legende zu den Abstimmungsergebnissen: Zustimmung = +, Ablehnung = –, Enthaltung = o

Zusammenstellung der in die Ausschussberatungen eingebrachten Änderungsanträge zum Gesetzentwurf auf Drucksachen 18/9524, 18/9953

lfd. Nr.	lfd. Nr. BE	lfd. Nr. GE Drs. 18/9524, 18/9953	Vorhaben	Beantragende Fraktion/en (Ausschussdrucksache)	Beantragte Änderung	Begründung des Antrags	CDU/CSU	SPD	DIE LINKE.	B 90/GRÜNE	Ergebnis
						Güterverkehrs im Rahmen eines bundesweiten Integralen Taktfahrplans, des „Deutschland-Taktes“. Der eingleisige Abschnitt zwischen Backnang und Schwäbisch Hall-Hessental bewirkt erhebliche kapazitative Engpässe auf der Strecke. Durch die gegebene Eingleisigkeit sind Fahrzeitgewinne auch mit beschleunigungsstarken neuen Fahrzeugen kaum zu erreichen, da die hohe Auslastung der Strecke und fehlende Kreuzungsmöglichkeiten in den Kreuzungspunkten, bspw. in Murrhardt, Oppenweiler, Fornsbach oder Gaildorf zu Wartezeiten führen. Darüber hinaus kann ein zweigleisiger					

Legende zu den Abstimmungsergebnissen: Zustimmung = +, Ablehnung = –, Enthaltung = o

Anlage (zu Bundestagsdrucksache 18/10513 neu)

Zusammenstellung der in die Ausschussberatungen eingebrachten Änderungsanträge zum Gesetzentwurf auf Drucksachen 18/9524, 18/9953

lfd. Nr.	lfd. Nr. BE	lfd. Nr. GE Drs. 18/9524, 18/9953	Vorhaben	Beantragende Fraktion/en (Ausschussdrucksache)	Beantragte Änderung	Begründung des Antrags	CDU/CSU	SPD	DIE LINKE.	B 90/GRÜNE	Ergebnis
						Ausbau der Strecke und eine Neigetechnikausrüstung zur Beschleunigung der Schienenfernverkehrsverbindung Zürich – Stuttgart – Nürnberg beitragen. Durch eine verbesserte Verknüpfung der Achsen Zürich – Stuttgart und München – Berlin erhöht sich die Erreichbarkeit von Stuttgart in Richtung Berlin, da die Relation über Nürnberg die schnellste Route darstellt. Zudem können Erreichbarkeitsdefizite zwischen Württemberg und Franken abgebaut werden. Auf Grund der hohen Relevanz für den Schienenpersonenfernverkehr					

Legende zu den Abstimmungsergebnissen: Zustimmung = +, Ablehnung = –, Enthaltung = o

Zusammenstellung der in die Ausschussberatungen eingebrachten Änderungsanträge zum Gesetzentwurf auf Drucksachen 18/9524, 18/9953

lfd. Nr.	lfd. Nr. BE	lfd. Nr. GE Drs. 18/9524, 18/9953	Vorhaben	Beantragende Fraktion/en (Ausschussdrucksache)	Beantragte Änderung	Begründung des Antrags	CDU/CSU	SPD	DIE LINKE.	B 90/GRÜNE	Ergebnis
						ist dieses Vorhaben in den Vordringlichen Bedarf einzuordnen.					
44	57			B 90/DIE GRÜNEN Ausschussdrs. 18(15)432 (Umdruck 18)	Folgende Nr. 57 wird angefügt: „ABS Ulm – Aalen (Brenzbahn)“	Eine Elektrifizierung sowie ein partieller zweigleisiger Ausbau trägt zu einer signifikanten Erhöhung der Leistungsfähigkeit und der Angebotsqualität des Schienenpersonen- und Güterverkehrs auf dieser Strecke bei. Zudem ist eine Elektrifizierungs-offensive sowie eine verbesserte Erschließung des ländlichen Raumes Ostwürttembergs und dessen Anbindung an die größeren Zentren Voraus-setzung für die Umsetzung eines durchgängigen deutschlandweiten Inte-gralen Taktfahrplans, des „Deutschland-Taktes“. Die Elektrifizierung und ein	–	–	+	+	–

Legende zu den Abstimmungsergebnissen: Zustimmung = +, Ablehnung = –, Enthaltung = o

Anlage (zu Bundestagsdrucksache 18/10513 neu)

Zusammenstellung der in die Ausschussberatungen eingebrachten Änderungsanträge zum Gesetzentwurf auf Drucksachen 18/9524, 18/9953

lfd. Nr.	lfd. Nr. BE	lfd. Nr. GE Drs. 18/9524, 18/9953	Vorhaben	Beantragende Fraktion/en (Ausschussdrucksache)	Beantragte Änderung	Begründung des Antrags	CDU/CSU	SPD	DIE LINKE.	B 90/GRÜNE	Ergebnis
						partieller zweigleisiger Ausbau der ABS Ulm – Aalen (Brenzbahn) würde zu einer erheblichen Verkürzung der Reisezeiten auf der Strecke führen, die Pünktlichkeit erhöhen, Anschlüsse verbessern und einen wichtigen Beitrag beim Lärmschutz leisten, da die Güterzüge nach Giengen vermehrt tagsüber statt nachts fahren könnten. Hinzu kommt, dass sich die Rolle der ABS Ulm-Aalen im Gesamtstreckennetz spätestens mit der Inbetriebnahme der Strecke Berlin-Nürnberg ändern wird, da dann der schnellste Weg von Friedrichshafen nach Berlin über Ulm und Aalen führt. Durch den Ausbau wird					

Legende zu den Abstimmungsergebnissen: Zustimmung = +, Ablehnung = –, Enthaltung = o

Anlage (zu Bundestagsdrucksache 18/10513 neu)

Zusammenstellung der in die Ausschussberatungen eingebrachten Änderungsanträge zum Gesetzentwurf auf Drucksachen 18/9524, 18/9953

lfd. Nr.	lfd. Nr. BE	lfd. Nr. GE Drs. 18/9524, 18/9953	Vorhaben	Beantragende Fraktion/en (Ausschussdrucksache)	Beantragte Änderung	Begründung des Antrags	CDU/CSU	SPD	DIE LINKE.	B 90/GRÜNE	Ergebnis
						eine hohe kapazitative Wirkung insbesondere im überregionalen Schienenverkehr im Süden Deutschlands erzielt. Daher ist das Vorhaben im Vordringlichen Bedarf zu verankern.					
45	58			B 90/DIE GRÜNEN Ausschussdrs. 18(15)432 (Umdruck 19)	a) Folgende Nr. 58 wird angefügt: „ABS Weimar – Gera – Gößnitz“ b) In Abschnitt 2, Unterabschnitt 2 Vorhaben des Potentiellen Bedarfs, die in den VB aufsteigen können, entfällt lfd. Nr. 20 (Vorhaben): „ABS Weimar – Gera – Gößnitz“	Das Vorhaben ABS Weimar – Gera – Gößnitz ist von herausragender Bedeutung mit einer hohen kapazitativen Wirkung für das Gesamtnetz der bundeseigenen Schienenwege. Daher ist das Vorhaben im Vordringlichen Bedarf zu verankern. Die Elektrifizierung der Strecke Weimar – Gera – Gößnitz ist angesichts des dichten Angebots im Schienenpersonenverkehr entlang der Thüringer Städtekette allein aus	–	–	+	+	–

Legende zu den Abstimmungsergebnissen: Zustimmung = +, Ablehnung = –, Enthaltung = o

Anlage (zu Bundestagsdrucksache 18/10513 neu)

Zusammenstellung der in die Ausschussberatungen eingebrachten Änderungsanträge zum Gesetzentwurf auf Drucksachen 18/9524, 18/9953

lfd. Nr.	lfd. Nr. BE	lfd. Nr. GE Drs. 18/9524, 18/9953	Vorhaben	Beantragende Fraktion/en (Ausschussdrucksache)	Beantragte Änderung	Begründung des Antrags	CDU/CSU	SPD	DIE LINKE.	B 90/GRÜNE	Ergebnis
						betrieblichen Gründen geboten. Weiterhin ermöglicht die Strecken-elektrifizierung die adä-quate Einbindung Ostthü-ringens und Südwest-sachsen in das Netz des Schienenpersonenfernver kehrs. Für beide Regionen können mit dem Vorha-ben die Voraussetzungen geschaffen werden, dass die bestehenden Defizite bei der Anbindung an den Fernverkehr beseitigt bzw. verringert werden. Auch für den Schienengüter-verkehr ergeben sich durch die direkte Anbin-dung des stark indu-strialisierten Teil Sachsens an diese Ost-West-Strecke zahlreiche Vorteile.					

Legende zu den Abstimmungsergebnissen: Zustimmung = +, Ablehnung = –, Enthaltung = o

Anlage (zu Bundestagsdrucksache 18/10513 neu)

Zusammenstellung der in die Ausschussberatungen eingebrachten Änderungsanträge zum Gesetzentwurf auf Drucksachen 18/9524, 18/9953

lfd. Nr.	lfd. Nr. BE	lfd. Nr. GE Drs. 18/9524, 18/9953	Vorhaben	Beantragende Fraktion/en (Ausschussdrucksache)	Beantragte Änderung	Begründung des Antrags	CDU/CSU	SPD	DIE LINKE.	B 90/GRÜNE	Ergebnis
46	59			B 90/DIE GRÜNEN Ausschussdrs. 18(15)432 (Umdruck 20)	a) Folgende Nr. 59 wird angefügt: „ABS Blankenstein/Saale – Marxgrün (Höllentalbahn)“	Mit dem Vorhaben wird ein eingleisiger, 6,4 Kilometer langer Lückenschluss auf der Relation zwischen Blankenstein/ Saale und Marxgrün vorgenommen, der seit Jahrzehnten infolge der deutsch-deutschen Teilung im Netz der bundeseigenen Schienenwege fehlt. Mit dem Lückenschluss der Höllentalbahn erfolgt eine erhebliche Fahrweg- und Reisezeiteinsparung im Schienengüterverkehr zwischen Südthüringen und Bayern im Schienenpersonenverkehr von bis zu 200 Kilometern auf der Relation. Auf Grund der hohen überregionalen Bedeutung der Maßnahme ist das Ausbau-	–	–	+	+	–

Legende zu den Abstimmungsergebnissen: Zustimmung = +, Ablehnung = –, Enthaltung = o

Anlage (zu Bundestagsdrucksache 18/10513 neu)

Zusammenstellung der in die Ausschussberatungen eingebrachten Änderungsanträge zum Gesetzentwurf auf Drucksachen 18/9524, 18/9953

lfd. Nr.	lfd. Nr. BE	lfd. Nr. GE Drs. 18/9524, 18/9953	Vorhaben	Beantragende Fraktion/en (Ausschussdrucksache)	Beantragte Änderung	Begründung des Antrags	CDU/CSU	SPD	DIE LINKE.	B 90/GRÜNE	Ergebnis
						vorhaben in den Vordringlichen Bedarf einzuordnen.					
47	60			B 90/DIE GRÜNEN Ausschussdrs. 18(15)432 (Umdruck 21)	Folgende Nr. 60 wird angefügt: „ABS (Bützow – Güstrow –) Neubrandenburg – Pasewalk – Grenze D/PL“	Eine Beschleunigung der Verbindung Lübeck – Stettin durch die Erhöhung der Streckenhöchstgeschwindigkeit auf durchgehend Vmax 120 bis 160 km/h würde die Strecke und weite Teile Mecklenburg-Vorpommerns in einen bundesweiten Integralen Taktfahrplan, den „Deutschland-Takt“, einbinden und erhebliche Verbesserungen für die überregionale Erreichbarkeit Südmecklenburgs und Vorpommerns im Schienenpersonenfernverkehr bewirken. Somit ist für das Vorhaben eine Relevanz für den Schienenpersonenfernverkehr zu kon-	–	–	+	+	–

Legende zu den Abstimmungsergebnissen: Zustimmung = +, Ablehnung = –, Enthaltung = o

Zusammenstellung der in die Ausschussberatungen eingebrachten Änderungsanträge zum Gesetzentwurf auf Drucksachen 18/9524, 18/9953

lfd. Nr.	lfd. Nr. BE	lfd. Nr. GE Drs. 18/9524, 18/9953	Vorhaben	Beantragende Fraktion/en (Ausschussdrucksache)	Beantragte Änderung	Begründung des Antrags	CDU/CSU	SPD	DIE LINKE.	B 90/GRÜNE	Ergebnis
						statieren. Daher ist das Vorhaben ABS (Bützow – Güstrow –) Neubrandenburg – Pasewalk – Grenze D/PL in den Vordringlichen Bedarf einzustufen.					
48	61			B 90/DIE GRÜNEN Ausschussdrs. 18(15)432 (Umdruck 22)	Folgende Nr. 61 wird angefügt: „ABS Coburg – Eisfeld (Werrabahn)“	Mit dem Vorhaben wird ein eingleisiger Lückenschluss auf der Relation Coburg – Eisfeld – Hildburghausen vorgenommen, der eine fehlende Verbindung infolge der deutsch-deutschen Teilung im Netz der bundeseigenen Schienenwege wiederherstellt. Mit dem Lückenschluss der Werrabahn erfolgt eine erhebliche Verbesserung der Erreichbarkeit Südthüringens und Frankens im Schienenpersonenverkehr, insbesondere an den ICE-	–	–	+	+	–

Legende zu den Abstimmungsergebnissen: Zustimmung = +, Ablehnung = –, Enthaltung = o

Anlage (zu Bundestagsdrucksache 18/10513 neu)

Zusammenstellung der in die Ausschussberatungen eingebrachten Änderungsanträge zum Gesetzentwurf auf Drucksachen 18/9524, 18/9953

lfd. Nr.	lfd. Nr. BE	lfd. Nr. GE Drs. 18/9524, 18/9953	Vorhaben	Beantragende Fraktion/en (Ausschussdrucksache)	Beantragte Änderung	Begründung des Antrags	CDU/CSU	SPD	DIE LINKE.	B 90/GRÜNE	Ergebnis
						Halt in Coburg und Bamberg sowie eine erhebliche Fahrzeiteinsparung im Rahmen eines bundesweiten Integralen Taktfahrplan, des „Deutschlands-Taktes“. Auf Grund der hohen überregionalen Bedeutung der Maßnahme ist das Ausbauvorhaben in den Vordringlichen Bedarf einzuordnen.					
49	62			B 90/DIE GRÜNEN Ausschussdrs. 18(15)432 (Umdruck 23)	a) Folgende Nr. 62 wird angefügt: „ABS Cuxhaven – Stade“ b) In Abschnitt 2, Unterabschnitt 2 Vorhaben des Potenziellen Bedarfs, die in den VB aufsteigen können,	Das Vorhaben ABS Cuxhaven – Stade mit einer zweigleisigen Ausführung und Elekrifizierung der Strecke ist bedeutsam für den Schienengüterverkehr im Hafenhinterlandverkehr vom und zum Hafen Cuxhaven. Durch den Ausbau wird eine hohe kapazitative Wirkung	–	–	+	+	–

Legende zu den Abstimmungsergebnissen: Zustimmung = +, Ablehnung = –, Enthaltung = o

Zusammenstellung der in die Ausschussberatungen eingebrachten Änderungsanträge zum Gesetzentwurf auf Drucksachen 18/9524, 18/9953

lfd. Nr.	lfd. Nr. BE	lfd. Nr. GE Drs. 18/9524, 18/9953	Vorhaben	Beantragende Fraktion/en (Ausschussdrucksache)	Beantragte Änderung	Begründung des Antrags	CDU/CSU	SPD	DIE LINKE.	B 90/GRÜNE	Ergebnis
					entfällt lfd. Nr. 28 (Vorhaben): „ABS Cuxhaven – Stade“	insbesondere im nationalen und internationalen Seehafenhinterlandverkehr und Schienengüterverkehr im Norden Deutschlands erzielt. Daher ist das Vorhaben im Vordringlichen Bedarf zu verankern.					
50	63			B 90/DIE GRÜNEN Ausschussdrs. 18(15)432 (Umdruck 24)	Folgende Nr. 63 wird angefügt: „ABS Gera – Leipzig“	Eine Streckenelektrifizierung und Erhöhung der Streckenhöchstgeschwindigkeit auf Vmax 120 km/h nach der Prämisse eines bundesweiten Integralen Taktfahrplanes, den „Deutschland-Takt“, führt zu erheblichen Verbesserungen im überregionalen Schienenpersonenverkehr. Für das Vorhaben ist daher eine Relevanz für den Schienenpersonenfernverkehr im Osten Deutschlands zu konsta-	–	–	+	+	–

Legende zu den Abstimmungsergebnissen: Zustimmung = +, Ablehnung = –, Enthaltung = o

Anlage (zu Bundestagsdrucksache 18/10513 neu)

Zusammenstellung der in die Ausschussberatungen eingebrachten Änderungsanträge zum Gesetzentwurf auf Drucksachen 18/9524, 18/9953

lfd. Nr.	lfd. Nr. BE	lfd. Nr. GE Drs. 18/9524, 18/9953	Vorhaben	Beantragende Fraktion/en (Ausschussdrucksache)	Beantragte Änderung	Begründung des Antrags	CDU/CSU	SPD	DIE LINKE.	B 90/GRÜNE	Ergebnis
						tieren. Daher ist das Vorhaben ABS Gera – Leipzig in den Vordringlichen Bedarf einzuordnen.					
51	64			B 90/DIE GRÜNEN Ausschussdrs. 18(15)432 (Umdruck 25)	Folgende Nr. 64 wird angefügt: „ABS Halle (Saale) – Nordhausen – Eichenberg (– Kassel)“	Mit dem Ausbau der Halle-Kasseler-Bahn soll die Streckenhöchstgeschwindigkeit auf Vmax 120 bis 160 km/h erhöht werden, so dass die überregionale Erreichbarkeit Nordthüringens und des Südwestens Sachsen-Anhalts im Schienenpersonenverkehr deutlich verbessert würde. Für das Vorhaben ist daher eine Fernverkehrsrelevanz zu konstatieren, welche eine Einordnung des Ausbauvorhabens in den Vordringlichen Bedarf begründet.	–	–	+	+	–

Legende zu den Abstimmungsergebnissen: Zustimmung = +, Ablehnung = –, Enthaltung = o

Anlage (zu Bundestagsdrucksache 18/10513 neu)

Zusammenstellung der in die Ausschussberatungen eingebrachten Änderungsanträge zum Gesetzentwurf auf Drucksachen 18/9524, 18/9953

lfd. Nr.	lfd. Nr. BE	lfd. Nr. GE Drs. 18/9524, 18/9953	Vorhaben	Beantragende Fraktion/en (Ausschussdrucksache)	Beantragte Änderung	Begründung des Antrags	CDU/CSU	SPD	DIE LINKE.	B 90/GRÜNE	Ergebnis
52	65			B 90/DIE GRÜNEN Ausschussdrs. 18(15)432 (Umdruck 26)	a) Folgende Nummer 65 wird angefügt: „ABS Hamburg – Ahrensburg (mit 3. Gleis HH-Wandsbek-Ahrensburg)“ b) In Abschnitt 2, Unterabschnitt 2 Vorhaben des Potenziellen Bedarfs, die in den VB aufsteigen können, entfällt lfd. Nr. 25 (Vorhaben): „ABS Hamburg – Ahrensburg“	Im „Zielnetz Schiene“ des Bundsverkehrswegeplans ist der Streckenabschnitt als überlastet gekenn-zeichnet. Die Strecke ist wichtig, um Kapazitäten im Nah-, Fern- und Güter-verkehr zu schaffen. Die Vorentwurfsplanungen sind bereits abge-schlossen.	–	–	+	+	–
53	66			B 90/DIE GRÜNEN Ausschussdrs. 18(15)432 (Umdruck 27)	a) Folgende Nr. 66 wird angefügt: „Knoten Frankfurt“ b) In Abschnitt 2, Unterabschnitt 2 Vorhaben des	Das Vorhaben Großknoten Frankfurt am Main ist von herausragender Bedeu-tung für das Gesamtnetz der bundeseigenen Schie-nenwege mit einer hohen	–	–	+	+	–

Legende zu den Abstimmungsergebnissen: Zustimmung = +, Ablehnung = –, Enthaltung = o

Zusammenstellung der in die Ausschussberatungen eingebrachten Änderungsanträge zum Gesetzentwurf auf Drucksachen 18/9524, 18/9953

lfd. Nr.	lfd. Nr. BE	lfd. Nr. GE Drs. 18/9524, 18/9953	Vorhaben	Beantragende Fraktion/en (Ausschussdrucksache)	Beantragte Änderung	Begründung des Antrags	CDU/CSU	SPD	DIE LINKE.	B 90/GRÜNE	Ergebnis
					Potenziellen Bedarfs, die in den VB aufsteigen können, entfällt lfd. Nr. 32 (Vorhaben): „Knoten Frankfurt“	kapazitativen Wirkung für das Schienennetz in ganz Deutschland. Daher ist das Vorhaben im Vordringlichen Bedarf zu verankern.					
54	67			B 90/DIE GRÜNEN Ausschussdrs. 18(15)432 (Umdruck 28)	a) Folgende Nr. 67 wird angefügt: „Knoten Hamburg“ b) In Abschnitt 2, Unterabschnitt 2 Vorhaben des Potenziellen Bedarfs, die in den VB aufsteigen können, entfällt lfd. Nr. 33 (Vorhaben): „Knoten Hamburg“	Das Vorhaben Großknoten Hamburg ist von herausragender Bedeutung für das Gesamtnetz der bundeseigenen Schienenwege mit einer hohen kapazitativen Wirkung insbesondere für das Netz im Norden Deutschlands. Daher ist das Vorhaben im Vordringlichen Bedarf zu verankern.	–	–	+	+	–
55	68			B 90/DIE GRÜNEN Ausschussdrs. 18(15)432 (Umdruck 29)	a) Folgende Nr. 68 wird angefügt: „Knoten Köln“	Das Vorhaben Großknoten Köln ist von herausragender Bedeutung für das Gesamtnetz der bun-	–	–	+	+	–

Legende zu den Abstimmungsergebnissen: Zustimmung = +, Ablehnung = –, Enthaltung = o

Anlage (zu Bundestagsdrucksache 18/10513 neu)

Zusammenstellung der in die Ausschussberatungen eingebrachten Änderungsanträge zum Gesetzentwurf auf Drucksachen 18/9524, 18/9953

lfd. Nr.	lfd. Nr. BE	lfd. Nr. GE Drs. 18/9524, 18/9953	Vorhaben	Beantragende Fraktion/en (Ausschussdrucksache)	Beantragte Änderung	Begründung des Antrags	CDU/CSU	SPD	DIE LINKE.	B 90/GRÜNE	Ergebnis
					b) In Abschnitt 2, Unterabschnitt 2 Vorhaben des Potenziellen Bedarfs, die in den VB aufsteigen können, entfällt lfd. Nr. 34 (Vorhaben) „Knoten Köln“	deseigenen Schienen-wege mit einer hohen kapazitativen Wirkung insbesondere für das Netz im Westen Deutschlands. Daher ist das Vorhaben im Vordringlichen Bedarf zu verankern.					
56	69			B 90/DIE GRÜNEN Ausschussdrs. 18(15)432 (Umdruck 30)	a) Folgende Nr. 69 wird angefügt: „Knoten Mannheim“ b) In Abschnitt 2, Unterabschnitt 2 Vorhaben des Potenziellen Bedarfs, die in den VB aufsteigen können, entfällt lfd. Nr. 35 (Vorhaben) „Knoten Mannheim“	Das Vorhaben Großknoten Mannheim ist von heraus-ragender Bedeutung für das Gesamtnetz der bun-deseigenen Schienen-wege mit einer hohen kapazitativen Wirkung insbesondere für das Netz im Westen und Süden Deutschlands. Daher ist das Vorhaben im Vor-dringlichen Bedarf zu verankern.	–	–	+	+	–

Legende zu den Abstimmungsergebnissen: Zustimmung = +, Ablehnung = –, Enthaltung = o

Anlage (zu Bundestagsdrucksache 18/10513 neu)

Zusammenstellung der in die Ausschussberatungen eingebrachten Änderungsanträge zum Gesetzentwurf auf Drucksachen 18/9524, 18/9953

lfd. Nr.	lfd. Nr. BE	lfd. Nr. GE Drs. 18/9524, 18/9953	Vorhaben	Beantragende Fraktion/en (Ausschussdrucksache)	Beantragte Änderung	Begründung des Antrags	CDU/CSU	SPD	DIE LINKE.	B 90/GRÜNE	Ergebnis
57[2]	70			B 90/DIE GRÜNEN Ausschussdrs. 18(15)432 (Umdruck 31)	a) Folgende Nr. 70 wird angefügt: „ABS Stuttgart – Singen – Grenze D/CH (Gäubahn)“ b) In Abschnitt 2, Unterabschnitt 2 Vorhaben des Potenziellen Bedarfs, die in den VB aufsteigen können, entfällt lfd. Nr. 22 (Vorhaben): „ABS Stuttgart – Singen – Grenze D/CH (Gäubahn)“	Das Ausbauvorhaben Stuttgart – Singen – Grenze D/CH ist von außerordentlicher Relevanz für den Schienenpersonenfernver kehr zwischen Stuttgart und Zürich und hat sämt-liche Stufen des Bewer-tungsverfahren des Bundesverkehrswegeplan es positiv durchlaufen. Daher ist das Vorhaben im Vordringlichen Bedarf zu verankern.					
58	71			B 90/DIE GRÜNEN Ausschussdrs. 18(15)432 (Umdruck 32)	a) Folgende Nr. 71 wird angefügt: „Knoten Stuttgart (u. a. 5. u. 6. Gleis Stutt-gart Feuerbach – Zuffenhausen und	Im Zuge der Neuordnung des Großknotens Stuttgart durch das Projekt „Stutt-gart 21“ und der NBS Wendlingen – Ulm ergeben sich neue Ver-	–	–	o	+	–

[2] Zum Abstimmungsergebnis siehe lfd. Nr. 25.

Legende zu den Abstimmungsergebnissen: Zustimmung = +, Ablehnung = –, Enthaltung = o

Anlage (zu Bundestagsdrucksache 18/10513 neu)

Zusammenstellung der in die Ausschussberatungen eingebrachten Änderungsanträge zum Gesetzentwurf auf Drucksachen 18/9524, 18/9953

lfd. Nr.	lfd. Nr. BE	lfd. Nr. GE Drs. 18/9524, 18/9953	Vorhaben	Beantragende Fraktion/en (Ausschussdrucksache)	Beantragte Änderung	Begründung des Antrags	CDU/CSU	SPD	DIE LINKE.	B 90/GRÜNE	Ergebnis
					Große Wendlinger Kurve)“	kehrsrelationen auf überregionaler Ebene. In der Folge resultieren hieraus neue Kapazitätseinschränkungen im Bestandsnetz im Zulauf auf den und vom Knoten Stuttgart. Die Schnellfahrstrecke Mannheim – Stuttgart mündet zwischen Kornwestheim und Stuttgart-Zuffenhausen in den nördlichen Schienenstreckenzulauf Richtung Stuttgart. Die Neubaumaßnahmen im Zuge des Projekts NBS Stuttgart – Ulm setzen erst in Stuttgart-Feuerbach im Bestandsnetz an. Ein Ausbau der Bestandsstrecke zwischen den o.g. Neubauabschnitten ist im Rahmen des Projekts bislang nicht vorgesehen.					

Legende zu den Abstimmungsergebnissen: Zustimmung = +, Ablehnung = –, Enthaltung = o

Anlage (zu Bundestagsdrucksache 18/10513 neu)

Zusammenstellung der in die Ausschussberatungen eingebrachten Änderungsanträge zum Gesetzentwurf auf Drucksachen 18/9524, 18/9953

lfd. Nr.	lfd. Nr. BE	lfd. Nr. GE Drs. 18/9524, 18/9953	Vorhaben	Beantragende Fraktion/en (Ausschussdrucksache)	Beantragte Änderung	Begründung des Antrags	CDU/CSU	SPD	DIE LINKE.	B 90/GRÜNE	Ergebnis
						Weiterhin ist im Sinne der Behebung von entstehenden Kapazitätsengpässen für einen bundesweiten Integralen Taktfahrplan „Deutschland-Takt“ ein kreuzungsfreier zweigleisiger Ausbau durch die sogenannte „Große Wendlinger Kurve“ notwendig. Hierzu führt die Machbarkeitsstudie für einen Deutschland-Takt durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur unter der Bezeichnung „Abzweig Neckartal (höhengleicher, zweigleisiger Ausbau der Verbindungskurve Neckartal)“ die Große Wendlinger Kurve im „AP 1.4“ Teil der Infrastrukturausbauvorschläge für den Fahrplan 2030 (Szenario					

Legende zu den Abstimmungsergebnissen: Zustimmung = +, Ablehnung = –, Enthaltung = o

Anlage (zu Bundestagsdrucksache 18/10513 neu)

Zusammenstellung der in die Ausschussberatungen eingebrachten Änderungsanträge zum Gesetzentwurf auf Drucksachen 18/9524, 18/9953

lfd. Nr.	lfd. Nr. BE	lfd. Nr. GE Drs. 18/9524, 18/9953	Vorhaben	Beantragende Fraktion/en (Ausschussdrucksache)	Beantragte Änderung	Begründung des Antrags	CDU/CSU	SPD	DIE LINKE.	B 90/GRÜNE	Ergebnis
						Infrastrukturerweiterung 2, Anhang S. 83 Nr. 13) als dringend notwendigen Ausbau eines entstehenden Engpasses aus. Die Machbarkeitsstudie der Bundesregierung kommt zur Einschätzung, dass die Große Wendlinger Kurve erforderlich ist, da das zugrunde gelegte Betriebsprogramm des Schienenfernverkehrs dazu führen würde, dass sich Züge des Regionalverkehrs auf der bislang eingleisigen Verbindung begegnen würden. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur hat mitgeteilt, dass alle Maßnahmen und Vorschläge der Machbarkeitsstudie in das mehrstufige Bewertungsver-					

Legende zu den Abstimmungsergebnissen: Zustimmung = +, Ablehnung = –, Enthaltung = o

Zusammenstellung der in die Ausschussberatungen eingebrachten Änderungsanträge zum Gesetzentwurf auf Drucksachen 18/9524, 18/9953

lfd. Nr.	lfd. Nr. BE	lfd. Nr. GE Drs. 18/9524, 18/9953	Vorhaben	Beantragende Fraktion/en (Ausschussdrucksache)	Beantragte Änderung	Begründung des Antrags	CDU/CSU	SPD	DIE LINKE.	B 90/GRÜNE	Ergebnis
						fahren für den neuen Bundesverkehrswegeplan aufgenommen worden sind. Es ist nicht erkenn-bar, in welcher Weise und mit welchem Ergebnis diese Prüfung hinsichtlich der Großen Wendlinger Kurve durchgeführt wurde. Zur räumlichen Bedeutung der Großen Wendlinger Kurve ist festzustellen, dass den neuen Regional-verkehrslinien Karlsruhe – Stuttgart – Tübingen sowie Aalen – Stuttgart – Tübingen überregionale Bedeutung zukommt und die entsprechende Eisen-bahninfrastruktur des Bundes in der Verantwor-tung des Bundes liegt. Die überregionale Bedeutung					

Legende zu den Abstimmungsergebnissen: Zustimmung = +, Ablehnung = –, Enthaltung = o

Anlage (zu Bundestagsdrucksache 18/10513 neu)

Zusammenstellung der in die Ausschussberatungen eingebrachten Änderungsanträge zum Gesetzentwurf auf Drucksachen 18/9524, 18/9953

lfd. Nr.	lfd. Nr. BE	lfd. Nr. GE Drs. 18/9524, 18/9953	Vorhaben	Beantragende Fraktion/en (Ausschussdrucksache)	Beantragte Änderung	Begründung des Antrags	CDU/CSU	SPD	DIE LINKE.	B 90/GRÜNE	Ergebnis
						der Anbindung der Region Neckar-Alb wird unterstrichen durch das am 18. März 2015 vorgestellte neue Fernverkehrskonzept der Deutschen Bahn AG. Hiernach soll bis zum Jahr 2030 das Fernverkehrsangebot bundesweit erheblich ausgeweitet werden. Das DB-Fernverkehrskonzept für das neue Intercity-Netz bis zum Zieljahr 2030 umfasst die Einrichtung der neuen Intercity-Linie Bamberg – Würzburg – Stuttgart – Tübingen. Die Anbindung der Region Neckar-Alb mit der Universitätsstadt Tübingen und der Großstadt Reutlingen in das Fernverkehrsnetz der Deutschen Bahn AG ist die folgerichtige Konsequenz					

Legende zu den Abstimmungsergebnissen: Zustimmung = +, Ablehnung = –, Enthaltung = o

Zusammenstellung der in die Ausschussberatungen eingebrachten Änderungsanträge zum Gesetzentwurf auf Drucksachen 18/9524, 18/9953

lfd. Nr.	lfd. Nr. BE	lfd. Nr. GE Drs. 18/9524, 18/9953	Vorhaben	Beantragende Fraktion/en (Ausschussdrucksache)	Beantragte Änderung	Begründung des Antrags	CDU/CSU	SPD	DIE LINKE.	B 90/GRÜNE	Ergebnis
						des neuen Fernverkehrskonzepts mit der kriterienscharfen Prämisse, möglichst alle deutschen Großstädte im Zwei-Stunden-Takt im neuen IC-Netz anzubinden. Hinzu tritt die Feststellung, dass der Bund in seiner Machbarkeitsstudie über die Umsetzbarkeit des Deutschland-Taktes zum klaren Ergebnis kommt, dass die Ausbaunotwendigkeit der bislang vorgesehenen Kleinen Wendlinger Kurve durch den Fernverkehr veranlasst ist. Weiterhin ist zu konstatieren, dass die Beseitigung der Eingleisigkeit dieses Abzweigs in hohem Maße der Betriebsstabilität auf der NBS Stuttgart					

Legende zu den Abstimmungsergebnissen: Zustimmung = +, Ablehnung = –, Enthaltung = o

Zusammenstellung der in die Ausschussberatungen eingebrachten Änderungsanträge zum Gesetzentwurf auf Drucksachen 18/9524, 18/9953

lfd. Nr.	lfd. Nr. BE	lfd. Nr. GE Drs. 18/9524, 18/9953	Vorhaben	Beantragende Fraktion/en (Ausschussdrucksache)	Beantragte Änderung	Begründung des Antrags	CDU/CSU	SPD	DIE LINKE.	B 90/GRÜNE	Ergebnis
						– Ulm zu Gute kommt. Auf Grund dieser Eingleisigkeit auf der NBS Stuttgart – Ulm sind Züge von Tübingen nach Stuttgart gezwungen, auf ihrem Fahrweg das Gegengleis der NBS zu überfahren. Für den Zeitraum dieser Trassen ist das Gegengleis der NBS Stuttgart – Ulm mit entsprechenden Pufferzeiten gesperrt. Zusätzlich können sich die Züge von und nach Tübingen auf dem eingleisigen Abschnitt nicht begegnen, was immanent zu zusätzlichen Wartezeiten auch auf der NBS Stuttgart – Ulm führt. Dies schränkt die Streckenkapazitäten der NBS in erheblichem Maße ein mit dem Ergebnis, dass sich kapazitäts-					

Legende zu den Abstimmungsergebnissen: Zustimmung = +, Ablehnung = –, Enthaltung = o

Anlage (zu Bundestagsdrucksache 18/10513 neu)

Zusammenstellung der in die Ausschussberatungen eingebrachten Änderungsanträge zum Gesetzentwurf auf Drucksachen 18/9524, 18/9953

lfd. Nr.	lfd. Nr. BE	lfd. Nr. GE Drs. 18/9524, 18/9953	Vorhaben	Beantragende Fraktion/en (Ausschussdrucksache)	Beantragte Änderung	Begründung des Antrags	CDU/CSU	SPD	DIE LINKE.	B 90/GRÜNE	Ergebnis
						bedingt vermeidbare Verspätungen aufbauen. Vor diesem Hintergrund besteht ein außerordentlich hohes Interesse des Schienenpersonenfernverkehrs an der Beseitigung dieses Infrastrukturengpasses. Im Rahmen von Beteiligungsverfahren wurde auf diese vorgenannten Engpässe hingewiesen, welche im Bundesschienenwegeausbaugesetz mit einem Ausbau des Knotens Stuttgart im Zeitraum bis 2030 vordringlich zu beheben sind. Daher ist der Ausbau des Knotens Stuttgart mit dem Ausbau des 5. und 6. Gleises zwischen Stuttgart-Feuerbach und Stuttgart Zuffenhausen und der Bau der Großen Wendlinger					

Legende zu den Abstimmungsergebnissen: Zustimmung = +, Ablehnung = –, Enthaltung = o

Zusammenstellung der in die Ausschussberatungen eingebrachten Änderungsanträge zum Gesetzentwurf auf Drucksachen 18/9524, 18/9953

lfd. Nr.	lfd. Nr. BE	lfd. Nr. GE Drs. 18/9524, 18/9953	Vorhaben	Beantragende Fraktion/en (Ausschussdrucksache)	Beantragte Änderung	Begründung des Antrags	CDU/CSU	SPD	DIE LINKE.	B 90/GRÜNE	Ergebnis
						Kurve in die Kategorie Vordringlicher Bedarf aufzunehmen.					
59	72			B 90/DIE GRÜNEN Ausschussdrs. 18(15)432 (Umdruck 33)	a) Folgende Nr. 72 wird angefügt: „ABS Köln – Aachen“ b) In Abschnitt 2, Unterabschnitt 2 Vorhaben des Potenziellen Bedarfs, die in den VB aufsteigen können, entfällt lfd. Nr. 29 (Vorhaben): „ABS Köln – Aachen“	Das Vorhaben ABS Köln – Aachen ist als Teil des Kernnetzes des Schienen-personenfernverkehrs in Deutschland von heraus-ragender Bedeutung voll-ständig auszubauen. Die Personenschnellverkehrs-strecke und Güterver-kehrsstrecke ist bedeut-sam für den Schienenper-sonenfernverkehr und Schienengüterverkehr zwischen dem Knoten Köln und Belgien sowie der Niederlande. Durch den Ausbau wird eine hohe kapazitative Wirkung insbesondere im Schie-nenpersonenfernverkehr im Westen Deutschlands erzielt. Daher ist das Vor-	–	–	+	+	–

Legende zu den Abstimmungsergebnissen: Zustimmung = +, Ablehnung = –, Enthaltung = o

Zusammenstellung der in die Ausschussberatungen eingebrachten Änderungsanträge zum Gesetzentwurf auf Drucksachen 18/9524, 18/9953

lfd. Nr.	lfd. Nr. BE	lfd. Nr. GE Drs. 18/9524, 18/9953	Vorhaben	Beantragende Fraktion/en (Ausschussdrucksache)	Beantragte Änderung	Begründung des Antrags	CDU/CSU	SPD	DIE LINKE.	B 90/GRÜNE	Ergebnis
						haben im Vordringlichen Bedarf zu verankern.					
60	73			B 90/DIE GRÜNEN Ausschussdrs. 18(15)432 (Umdruck 34)	a) Folgende Nr. 73 wird angefügt: „Korridor Mittelrhein: Zielnetz II (umfasst u. a. NBS Troisdorf – Mainz-Bischofsheim)“ b) In Abschnitt 2, Unterabschnitt 2 Vorhaben des Potenziellen Bedarfs, die in den VB aufsteigen können, entfällt lfd. Nr. 2 (Vorhaben): „Korridor Mittelrhein: Zielnetz II (umfasst u. a. NBS Troisdorf – Mainz-Bischofsheim)“	Die Neubaustrecke Troisdorf – Mainz-Bischofsheim hat das Ziel, den Schienengüterverkehrskorridor Rhine-Alpine durch eine leistungsfähige Achse zu stärken und dabei eine Entlastungswirkung im Mittelrheintal zu erzielen. Die Neubaustrecke ist unabdingbar, um weitere gesundheitliche Schäden im Mittelrheintal auszuschließen. Zudem hat sich das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur bereits in seiner „Korridorstudie Mittelrhein“ für den Ausbau von Entlastungs-	–	–	+	+	–

Legende zu den Abstimmungsergebnissen: Zustimmung = +, Ablehnung = –, Enthaltung = o

Zusammenstellung der in die Ausschussberatungen eingebrachten Änderungsanträge zum Gesetzentwurf auf Drucksachen 18/9524, 18/9953

lfd. Nr.	lfd. Nr. BE	lfd. Nr. GE Drs. 18/9524, 18/9953	Vorhaben	Beantragende Fraktion/en (Ausschussdrucksache)	Beantragte Änderung	Begründung des Antrags	CDU/CSU	SPD	DIE LINKE.	B 90/GRÜNE	Ergebnis
						strecken ausgesprochen. Eine Bewertung liegt also vor. Die beauftragten Gutachter sehen zwei Wege, um das Mittelrheintal zu entlasten: Einerseits könnte mittelfristig ein Teil des Verkehrs über die noch auszubauende rechtsrheinische Rhein/ Ruhr-Sieg-Achse von Hagen/Köln über Siegen Richtung Hanau verkehren. Dies dient vor allem dem Schienengüterverkehr zwischen den Nordseehäfen Richtung Bayern, Österreich und Italien, da der Fahrweg gegenüber der Rheinstrecke kürzer wird. Andererseits schlagen die Gutachter dem Bund den Neubau einer ebenfalls rechtsrheinischen Güterverkehrs-					

Legende zu den Abstimmungsergebnissen: Zustimmung = +, Ablehnung = –, Enthaltung = o

Zusammenstellung der in die Ausschussberatungen eingebrachten Änderungsanträge zum Gesetzentwurf auf Drucksachen 18/9524, 18/9953

lfd. Nr.	lfd. Nr. BE	lfd. Nr. GE Drs. 18/9524, 18/9953	Vorhaben	Beantragende Fraktion/en (Ausschussdrucksache)	Beantragte Änderung	Begründung des Antrags	CDU/CSU	SPD	DIE LINKE.	B 90/GRÜNE	Ergebnis
						strecke zwischen Troisdorf und Mainz-Bischofsheim vor, um das Rheintal von verbleibenden Güterzügen zu entlasten. Das Vorhaben ist von herausragender Bedeutung für das Gesamtnetz der bundeseigenen Schienenwege mit einer hohen kapazitativen Wirkung insbesondere für den Schienengüterverkehr im Netz. Daher ist das Vorhabenim Vordringlichen Bedarf zu verankern.					
61	74			B 90/DIE GRÜNEN Ausschussdrs. 18(15)432 (Umdruck 35)	Folgende Nr. 74 wird angefügt: „ABS Lübeck – Rostock – Stralsund (u. a. 2. Gleis Rostock – Rövershagen u. Velgast – Stralsund)“	Der Wiederaufbau des zweiten Gleises zwischen Rostock und Rövershagen sowie zwischen Velgast und Stralsund würde das Verkehrsprojekt Deutsche Einheit 1 auf der gesamten Achse Lübeck – Ros-	–	–	+	+	–

Legende zu den Abstimmungsergebnissen: Zustimmung = +, Ablehnung = –, Enthaltung = o

Anlage (zu Bundestagsdrucksache 18/10513 neu)

Zusammenstellung der in die Ausschussberatungen eingebrachten Änderungsanträge zum Gesetzentwurf auf Drucksachen 18/9524, 18/9953

lfd. Nr.	lfd. Nr. BE	lfd. Nr. GE Drs. 18/9524, 18/9953	Vorhaben	Beantragende Fraktion/en (Ausschussdrucksache)	Beantragte Änderung	Begründung des Antrags	CDU/CSU	SPD	DIE LINKE.	B 90/GRÜNE	Ergebnis
						tock – Stralsund komplettieren. Für die Einführung eines bundesweiten Integralen Taktfahrplans, des „Deutschland-Takts“, auf dieser Ost-West-Achse ist zudem die Erhöhung der Streckenhöchstgeschwindigkeit auf Vmax 160 km/h vorzusehen, für kürzere Streckenabschnitte entlang der Achse Lübeck – Rostock – Stralsund können Vmax 120 km/h oder Vmax 140 km/h festgesetzt werden. Auf der Strecke gibt es Schienenpersonenfernver kehr, folglich ist eine Fernverkehrsrelevanz zu konstatieren, so dass eine Einordnung des Ausbauvorhabens in den Vordringlichen Bedarf vorzusehen ist.					

Legende zu den Abstimmungsergebnissen: Zustimmung = +, Ablehnung = –, Enthaltung = o

Anlage (zu Bundestagsdrucksache 18/10513 neu)

Zusammenstellung der in die Ausschussberatungen eingebrachten Änderungsanträge zum Gesetzentwurf auf Drucksachen 18/9524, 18/9953

lfd. Nr.	lfd. Nr. BE	lfd. Nr. GE Drs. 18/9524, 18/9953	Vorhaben	Beantragende Fraktion/en (Ausschussdrucksache)	Beantragte Änderung	Begründung des Antrags	CDU/CSU	SPD	DIE LINKE.	B 90/GRÜNE	Ergebnis
62	75			B 90/DIE GRÜNEN Ausschussdrs. 18(15)432 (Umdruck 36)	a) Folgende Nr. 75 wird angefügt: „ABS Lüneburg – Dannenberg – Salzwedel“	Mit dem Vorhaben würde die Reaktivierung der Strecke Lüneburg – Dannenberg zusammen mit dem Wiederaufbau der Strecke Dannenberg – Lüchow – Salzwedel und einer Elektrifizierung beider Teilstrecken verbunden. Hierdurch wird zur hochbelasteten Fernverkehrs- und Güterverkehrsstrecke Lüneburg – Uelzen und nördlichen Zulaufstrecke zum Ostkorridor ein Bypass geschaffen, der durch den Schienengüterverkehr als auch den Schienenpersonenfernverkehr genutzt werden wird. Somit ist für das Ausbauvorhaben eine erhebliche Bedeutung für den Schienenpersonenfernverkehr als auch	–	–	+	+	–

Legende zu den Abstimmungsergebnissen: Zustimmung = +, Ablehnung = –, Enthaltung = o

Zusammenstellung der in die Ausschussberatungen eingebrachten Änderungsanträge zum Gesetzentwurf auf Drucksachen 18/9524, 18/9953

lfd. Nr.	lfd. Nr. BE	lfd. Nr. GE Drs. 18/9524, 18/9953	Vorhaben	Beantragende Fraktion/en (Ausschussdrucksache)	Beantragte Änderung	Begründung des Antrags	CDU/CSU	SPD	DIE LINKE.	B 90/GRÜNE	Ergebnis
						Schienengüterverkehr zu konstatieren, so dass eine Einordnung des Ausbauvorhabens in den Vordringlichen Bedarf vorzusehen ist.					
63	76			B 90/DIE GRÜNEN Ausschussdrs. 18(15)432 (Umdruck 37)	Folgende Nr. 76 wird angefügt: „ABS Magdeburg – Oebisfelde“	Mit dem Vorhaben wird auf dem Streckenabschnitt Glindenberg – Barleben ein zweites Gleis ergänzt und somit auf der gesamten Strecke zwischen Magdeburg und Oebisfelde Zweigleisigkeit hergestellt. Zudem würde die bisherige Einschränkung der Streckenkapazitäten durch die Kreuzungssituation in Glindenberg mit dem Ausbauvorhaben aufgehoben, so dass das Ausbauvorhaben erhebliche Relevanz für den überregionalen Schienenverkehr entfaltet. Daher ist das	–	–	+	+	–

Legende zu den Abstimmungsergebnissen: Zustimmung = +, Ablehnung = –, Enthaltung = o

Anlage (zu Bundestagsdrucksache 18/10513 neu)

Zusammenstellung der in die Ausschussberatungen eingebrachten Änderungsanträge zum Gesetzentwurf auf Drucksachen 18/9524, 18/9953

lfd. Nr.	lfd. Nr. BE	lfd. Nr. GE Drs. 18/9524, 18/9953	Vorhaben	Beantragende Fraktion/en (Ausschussdrucksache)	Beantragte Änderung	Begründung des Antrags	CDU/CSU	SPD	DIE LINKE.	B 90/GRÜNE	Ergebnis
						Ausbauvorhaben in den Vordringlichen Bedarf einzuordnen. Die Elektrifizierung der Hauptbahn hat eine hohe netzbildende Funktion und sorgt für Redundanzen, so dass im Falle von Bauarbeiten und Streckensperrungen alternative Laufwege für den Schienengüterverkehr bereitstehen.					
64	77			B 90/DIE GRÜNEN Ausschussdrs. 18(15)432 (Umdruck 38)	a) Folgende Nr. 77 wird angefügt: „ABS Münster – Lünen (vollständig mit 2. Gleis)“ b) In Abschnitt 2, Unterabschnitt 2 Vorhaben des Potenziellen Bedarfs, die in den VB aufsteigen können,	Das Vorhaben ABS Münster – Lünen ist als Teil des Kernnetzes des Schienenpersonenfernverkehrs in Deutschland von herausragender Bedeutung vollständig zweigleisig auszuführen. Hierdurch wird eine hohe kapazitative Wirkung insbesondere im Schienenpersonenfernverkehr in Nord- und Westdeutschland erzielt.	–	–	+	+	–

Legende zu den Abstimmungsergebnissen: Zustimmung = +, Ablehnung = –, Enthaltung = o

Anlage (zu Bundestagsdrucksache 18/10513 neu)

Zusammenstellung der in die Ausschussberatungen eingebrachten Änderungsanträge zum Gesetzentwurf auf Drucksachen 18/9524, 18/9953

lfd. Nr.	lfd. Nr. BE	lfd. Nr. GE Drs. 18/9524, 18/9953	Vorhaben	Beantragende Fraktion/en (Ausschussdrucksache)	Beantragte Änderung	Begründung des Antrags	CDU/CSU	SPD	DIE LINKE.	B 90/GRÜNE	Ergebnis
					entfällt lfd. Nr. 30 (Vorhaben): „ABS Münster – Lünen“	Daher ist das Vorhaben im Vordringlichen Bedarf zu verankern.					
65	78			B 90/DIE GRÜNEN Ausschussdrs. 18(15)432 (Umdruck 39)	Folgende Nr. 78 wird angefügt: „ABS Neustrelitz – Neubrandenburg – Stralsund“	Mit dem Vorhaben wird eine Erhöhung der Streckenhöchstgeschwin-digkeit auf Vmax 120 bis 160 km/h angestrebt, um die Strecke in einen bun-desweiten Integralen Takt-fahrplan, den „Deutsch-land-Takt“, einzubinden. Hierdurch kann die über-regionale Anbindung Süd-mecklenburgs und Vor-pommerns in das bundes-weite Taktgefüge verbes-sert werden. Auf Grund der deutlich erkennbaren überregionalen Wirkung des Vorhabens ist das Ausbauvorhaben in den Vordringlichen Bedarf einzuordnen. Das Projekt	–	–	+	+	–

Legende zu den Abstimmungsergebnissen: Zustimmung = +, Ablehnung = –, Enthaltung = o

Anlage (zu Bundestagsdrucksache 18/10513 neu)

Zusammenstellung der in die Ausschussberatungen eingebrachten Änderungsanträge zum Gesetzentwurf auf Drucksachen 18/9524, 18/9953

lfd. Nr.	lfd. Nr. BE	lfd. Nr. GE Drs. 18/9524, 18/9953	Vorhaben	Beantragende Fraktion/en (Ausschussdrucksache)	Beantragte Änderung	Begründung des Antrags	CDU/CSU	SPD	DIE LINKE.	B 90/GRÜNE	Ergebnis
						steht in enger Wechselbeziehung zum Ausbau der B 96 [Kreuz Oranienburg (A 10) – Landesgrenze BB/MV sowie Weisdin – Warlin]. Daher ist bezogen auf das Straßenbauvorhaben eine intensive Alternativenprüfung vorzunehmen. Durch den Ausbau der Eisenbahnstrecke in der genannten Relation sind wesentlich geringere Umweltwirkungen zu erwarten.					
66	79			B 90/DIE GRÜNEN Ausschussdrs. 18(15)432 (Umdruck 40)	a) Folgende Nr. 79 wird angefügt: „ABS/NBS Nürnberg – Erfurt (VDE 8.1)" b) In Abschnitt 2, Unterabschnitt 2 Vorhaben des Potenziellen Bedarfs,	Das Vorhaben Güterzugtunnel Fürth ist von herausragender Bedeutung für das Gesamtnetz der bundeseigenen Schienenwege mit einer hohen kapazitativen Wirkung insbesondere für den Schienengüterverkehr	–	–	+	+	–

Legende zu den Abstimmungsergebnissen: Zustimmung = +, Ablehnung = –, Enthaltung = o

Anlage (zu Bundestagsdrucksache 18/10513 neu)

Zusammenstellung der in die Ausschussberatungen eingebrachten Änderungsanträge zum Gesetzentwurf auf Drucksachen 18/9524, 18/9953

lfd. Nr.	lfd. Nr. BE	lfd. Nr. GE Drs. 18/9524, 18/9953	Vorhaben	Beantragende Fraktion/en (Ausschussdrucksache)	Beantragte Änderung	Begründung des Antrags	CDU/CSU	SPD	DIE LINKE.	B 90/GRÜNE	Ergebnis
					die in den VB aufsteigen können, entfällt lfd. Nr. 4 (Vorhaben): „ABS/NBS Nürnberg – Erfurt (VDE 8.1)“	im Netz. Weiterhin hat die Machbarkeitsstudie der Bundesregierung zum Deutschland-Takt die Notwendigkeit des Güterzugtunnels Fürth für einen Deutschland-Takt herausgestellt. Daher ist das Vorhaben im Vordringlichen Bedarf zu verankern.					
67	80			B 90/DIE GRÜNEN Ausschussdrs. 18(15)432 (Umdruck 41)	Folgende Nr. 80 wird angefügt: „ABS Oldenburg – Leer“	Der zweigleisige Ausbau der Strecke Oldenburg – Leer ist im wachsenden überregionalen Schienengüterverkehr bedeutsam für den Hafenhinterlandverkehr vom und zum Hafen Cuxhaven. Auf der Strecke läuft aktuell bereits ein Kooperationsprojekt Nah- und Fernverkehr, folglich ist eine Relevanz des Vorhabens für den Schienenpersonenfernverkehr zu	–	–	+	+	–

Legende zu den Abstimmungsergebnissen: Zustimmung = +, Ablehnung = –, Enthaltung = o

Zusammenstellung der in die Ausschussberatungen eingebrachten Änderungsanträge zum Gesetzentwurf auf Drucksachen 18/9524, 18/9953

lfd. Nr.	lfd. Nr. BE	lfd. Nr. GE Drs. 18/9524, 18/9953	Vorhaben	Beantragende Fraktion/en (Ausschussdrucksache)	Beantragte Änderung	Begründung des Antrags	CDU/CSU	SPD	DIE LINKE.	B 90/GRÜNE	Ergebnis
						konstatieren. Mit der Umsetzung des Vorhabens würde der wachsende Schienenverkehr in ganz Nordwestdeutschland unterstützt. Vor diesem Hintergrund ist das Vorhaben ABS Oldenburg – Leer im Vordringlichen Bedarf einzustufen.					
68	81			B 90/DIE GRÜNEN Ausschussdrs. 18(15)432 (Umdruck 42)	Folgende Nr. 81 wird angefügt: „ABS Plauen – Bad Brambach – Grenze D/CZ (– Cheb)“	Mit dem Vorhaben wird ein abschnittsweiser zweigleisiger Ausbau und die Elektrifizierung der Strecke Plauen – Bad Brambach – Grenze D/CZ – Vojtanov (– Cheb) angestrebt, um die notwendigen Kapazitäten für den wachsenden internationalen Schienengüterverkehr zwischen dem Ostkorridor (Seehafen-Hinterlandverkehr) und der Tschechischen Repu-	–	–	+	+	–

Legende zu den Abstimmungsergebnissen: Zustimmung = +, Ablehnung = –, Enthaltung = o

Zusammenstellung der in die Ausschussberatungen eingebrachten Änderungsanträge zum Gesetzentwurf auf Drucksachen 18/9524, 18/9953

lfd. Nr.	lfd. Nr. BE	lfd. Nr. GE Drs. 18/9524, 18/9953	Vorhaben	Beantragende Fraktion/en (Ausschussdrucksache)	Beantragte Änderung	Begründung des Antrags	CDU/CSU	SPD	DIE LINKE.	B 90/GRÜNE	Ergebnis
						blik zu erhöhen. Auf Grund der internationalen Bedeutung des Schienen-güterverkehrs in dieser Relation ist das Ausbau-vorhaben in den Vor-dringlichen Bedarf einzuordnen. Das Ausbau-vorhaben erhöht die Ka-pazitäten und sorgt für Redundanz im Falle von Störungen in anderen Netzabschnitten. Die Strecke wird bereits heute im Falle von Betriebsstö-rungen oder Bauarbeiten auf der Elbtalstrecke als Ausweichstrecke im Schienengüterverkehr genutzt.					
69	82			B 90/DIE GRÜNEN Ausschussdrs. 18(15)446	a) Folgende Nr. 82 wird angefügt: „Deutschland-Takt“	Zur Erreichung europäi-scher und internationaler Klimaschutzziele ist es notwendig, mehr Verkehr von der Straße auf die	–	–	+	+	–

Legende zu den Abstimmungsergebnissen: Zustimmung = +, Ablehnung = –, Enthaltung = o

Anlage (zu Bundestagsdrucksache 18/10513 neu)

Zusammenstellung der in die Ausschussberatungen eingebrachten Änderungsanträge zum Gesetzentwurf auf Drucksachen 18/9524, 18/9953

lfd. Nr.	lfd. Nr. BE	lfd. Nr. GE Drs. 18/9524, 18/9953	Vorhaben	Beantragende Fraktion/en (Ausschussdrucksache)	Beantragte Änderung	Begründung des Antrags	CDU/CSU	SPD	DIE LINKE.	B 90/GRÜNE	Ergebnis
					b) In Abschnitt 2, Unterabschnitt 2 Vorhaben des Potenziellen Bedarfs, die in den VB aufsteigen können, entfällt lfd. Nr. 44 (Vorhaben): „Deutschland-Takt“	Schiene zu verlagern. Dazu bedarf es einer klar formulierten und ganzheitlichen Wachstumsstrategie mit eindeutigen und überprüfbaren Zielmarken. Den wichtigsten Beitrag hierzu liefert die Einführung eines bundesweiten Integralen Taktfahrplans, des „Deutschland-Taktes“. Der Deutschland-Takt schafft ein bundesweit vertaktetes und verknüpftes Schienenverkehrsangebot im Personenverkehr, indem die Züge im Stunden- oder 30-Minuten-Takt von wichtigen Knotenbahnhöfen abfahren – unabhängig von der Fahrtrichtung. Durch bessere Umsteigemöglichkeiten und Reisezeitreduzierungen wird die					

Legende zu den Abstimmungsergebnissen: Zustimmung = +, Ablehnung = –, Enthaltung = o

Zusammenstellung der in die Ausschussberatungen eingebrachten Änderungsanträge zum Gesetzentwurf auf Drucksachen 18/9524, 18/9953

lfd. Nr.	lfd. Nr. BE	lfd. Nr. GE Drs. 18/9524, 18/9953	Vorhaben	Beantragende Fraktion/en (Ausschussdrucksache)	Beantragte Änderung	Begründung des Antrags	CDU/CSU	SPD	DIE LINKE.	B 90/GRÜNE	Ergebnis
						Attraktivität des Bahnfahrens so erhöht, mit dem Ziel, deutlich mehr Fahrgäste für das System Schiene zu gewinnen. Auch für den Güterverkehr können feste Fahrplantrassen angeboten werden. Darüber hinaus führt die Ein-führung des Deutschland-Taktes auch zu positiven Effekten auf der Betreiber- und der Infrastrukturseite. Infrastrukturseitig nutzt der Deutschland-Takt die vorhandenen Kapazitäten für den Personen- und Güterverkehr besser aus. Indem die Planung der Schienenwege am Ziel eines Deutschland-Taktes mit bundesweit aufeinander abgestimmten An-					

Legende zu den Abstimmungsergebnissen: Zustimmung = +, Ablehnung = –, Enthaltung = o

Zusammenstellung der in die Ausschussberatungen eingebrachten Änderungsanträge zum Gesetzentwurf auf Drucksachen 18/9524, 18/9953

lfd. Nr.	lfd. Nr. BE	lfd. Nr. GE Drs. 18/9524, 18/9953	Vorhaben	Beantragende Fraktion/en (Ausschussdrucksache)	Beantragte Änderung	Begründung des Antrags	CDU/CSU	SPD	DIE LINKE.	B 90/GRÜNE	Ergebnis
						schlüssen sowie leistungsfähigen Güterverkehrstrassen punktgenau ausgerichtet wird, steigt dazu die Effektivität der Infrastrukturinvestitionen und damit auch die Netzkapazität insgesamt. Doch dafür muss die Infrastruktur anhand eines Fahrplans für das Gesamtnetz, also fahrplanbasiert, weiterentwickelt werden. Vorbilder sind die regional sehr erfolgreichen Taktsysteme im SPNV seit 1995 und die Schweiz. Mit ihrem Konzept „Bahn 2000“ hat die Schweiz vorgemacht, wie die Attraktivität, aber auch die Auslastung des Systems Schiene durch die Einführung eines streng aufein-					

Legende zu den Abstimmungsergebnissen: Zustimmung = +, Ablehnung = –, Enthaltung = o

Anlage (zu Bundestagsdrucksache 18/10513 neu)

Zusammenstellung der in die Ausschussberatungen eingebrachten Änderungsanträge zum Gesetzentwurf auf Drucksachen 18/9524, 18/9953

lfd. Nr.	lfd. Nr. BE	lfd. Nr. GE Drs. 18/9524, 18/9953	Vorhaben	Beantragende Fraktion/en (Ausschussdrucksache)	Beantragte Änderung	Begründung des Antrags	CDU/CSU	SPD	DIE LINKE.	B 90/GRÜNE	Ergebnis
						ander abgestimmten Taktfahrplans erheblich gesteigert werden kann. Sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr entwickelt sich der Modal Split – anders als in Deutschland – kontinuierlich zugunsten der Schiene. Doch die bereits von der letzten Bundesregierung beauftragte Machbarkeitsstudie zur Prüfung eines Deutschland-Taktes im Schienenverkehr hat aufgezeigt, dass die Einführung eines Integralen Taktfahrplans in Deutschland volkswirtschaftlich sinnvoll und sowohl betrieblich-technisch als auch europarechtskonform ist. Der Deutschland-Takt kann nicht mit einem					

Legende zu den Abstimmungsergebnissen: Zustimmung = +, Ablehnung = –, Enthaltung = o

Zusammenstellung der in die Ausschussberatungen eingebrachten Änderungsanträge zum Gesetzentwurf auf Drucksachen 18/9524, 18/9953

lfd. Nr.	lfd. Nr. BE	lfd. Nr. GE Drs. 18/9524, 18/9953	Vorhaben	Beantragende Fraktion/en (Ausschussdrucksache)	Beantragte Änderung	Begründung des Antrags	CDU/CSU	SPD	DIE LINKE.	B 90/GRÜNE	Ergebnis
						einzigen Fahrplanwechsel eingeführt werden. Vielmehr handelt es sich um einen mehrjährigen Prozess, der in Abhängigkeit von Infrastrukturmaßnahmen und betrieblichen Konzepten mittel- bis langfristig zu planen und sukzessive umzusetzen ist. Die aktuelle Bundesverkehrswegeplanung setzt den Rahmen für die Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur für die nächsten zehn bis fünfzehn Jahre und bietet die Chance, mit einer Einordnung des Deutschland-Taktes in den Vordringlichen Bedarf diesen bundesweiten Integralen Taktfahrplan bei der Bewertung von Verkehrsinfrastruktur konsequent mitzudenken.					

Legende zu den Abstimmungsergebnissen: Zustimmung = +, Ablehnung = –, Enthaltung = o

Anlage (zu Bundestagsdrucksache 18/10513 neu)

Zusammenstellung der in die Ausschussberatungen eingebrachten Änderungsanträge zum Gesetzentwurf auf Drucksachen 18/9524, 18/9953

lfd. Nr.	lfd. Nr. BE	lfd. Nr. GE Drs. 18/9524, 18/9953	Vorhaben	Beantragende Fraktion/en (Ausschussdrucksache)	Beantragte Änderung	Begründung des Antrags	CDU/CSU	SPD	DIE LINKE.	B 90/GRÜNE	Ergebnis
						Grundvoraussetzung zur Umsetzung und zur fahrplanbasierten Infrastrukturplanung ist die Erstellung eines Langfristfahrplans sowie der klare politische Wille, den Deutschland-Takt umzusetzen. Der Deutschland-Takt ist eine politische Entscheidung. Auf Grund der Vielzahl an Einzelmaßnahmen sind die Maßnahmen nicht im Rahmen des von der Bundesregierung vorgesehen. Bewertungsverfahren mit Ermittlung eines Nutzen-Kosten-Verhältnisses monetär bewertbar. Der Deutschland-Takt Der Deutschland-Takt ist daher unabhängig von					

Legende zu den Abstimmungsergebnissen: Zustimmung = +, Ablehnung = –, Enthaltung = o

Zusammenstellung der in die Ausschussberatungen eingebrachten Änderungsanträge zum Gesetzentwurf auf Drucksachen 18/9524, 18/9953

lfd. Nr.	lfd. Nr. BE	lfd. Nr. GE Drs. 18/9524, 18/9953	Vorhaben	Beantragende Fraktion/en (Ausschussdrucksache)	Beantragte Änderung	Begründung des Antrags	CDU/CSU	SPD	DIE LINKE.	B 90/GRÜNE	Ergebnis
						einem Nutzen-Kosten-Verhältnis in den Vordringlichen Bedarf einzuordnen.					
70	ÜS	**Unterabschnitt 2 Vorhaben des Potenziellen Bedarfs, die in den VB aufsteigen können. Sobald diese Projekte die üblichen Kriterien erfüllen, werden sie in den vordringlichen Bedarf aufgenommen.**		a) CDU/CSU und SPD Ausschussdrs. 18(15)402	Formulierungsänderung in Satz 2: „Sobald nachgewiesen ist, dass diese Projekte die Kriterien für die Aufnahme in den Vordringlichen Bedarf erfüllen, werden sie in den Vordringlichen Bedarf aufgenommen.“	Die Formulierungsänderung dient der Klarstellung, dass für die Bewertung der im Unterabschnitt 2 gelisteten Projekte (Vorhaben des Potenziellen Bedarfs, die in den Vordringlichen Bedarf aufsteigen können) die gleichen Kriterien verwandt werden, die für die Aufnahme der bereits im Vordringlichen Bedarf aufgeführten Projekte benutzt wurden. Dies geht aus der bisherigen Formulierung („übliche	+	+	+	–	+

Legende zu den Abstimmungsergebnissen: Zustimmung = +, Ablehnung = –, Enthaltung = o

Zusammenstellung der in die Ausschussberatungen eingebrachten Änderungsanträge zum Gesetzentwurf auf Drucksachen 18/9524, 18/9953

lfd. Nr.	lfd. Nr. BE	lfd. Nr. GE Drs. 18/9524, 18/9953	Vorhaben	Beantragende Fraktion/en (Ausschussdrucksache)	Beantragte Änderung	Begründung des Antrags	CDU/CSU	SPD	DIE LINKE.	B 90/GRÜNE	Ergebnis
						Kriterien“) nicht ausreichend hervor.					
				b) DIE LINKE. Ausschussdrs. 18(15)427 (Umdruck 4)	Formulierungsänderung in Satz 2: „Sobald nachgewiesen ist, dass diese Projekte die Kriterien für die Aufnahme in den Vordringlichen Bedarf erfüllen, sind sie Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs.“	Die bisherige Formulierung bezüglich der Aufnahme der mit positivem NKV bewerteten Projekte (übliche Kriterien“) des Potenziellen Bedarfs in den Vordringlichen Bedarf ist unklar, weil nicht deutlich wird, ob dies automatisch passiert, seitens des BMVI bestimmt werden kann – und wenn, welcher Spielraum dabei verbleibt – oder ob dies nur durch den Gesetzgeber erfolgen kann, womit das BSchWAG erneut geändert werden müsste. Der Vorschlag des Bundesrates, dem die Bundesregierung in ihrer Gegenäußerung zugestimmt hat	–	–	+	–	–

Anlage (zu Bundestagsdrucksache 18/10513 neu)

Zusammenstellung der in die Ausschussberatungen eingebrachten Änderungsanträge zum Gesetzentwurf auf Drucksachen 18/9524, 18/9953

lfd. Nr.	lfd. Nr. BE	lfd. Nr. GE Drs. 18/9524, 18/9953	Vorhaben	Beantragende Fraktion/en (Ausschussdrucksache)	Beantragte Änderung	Begründung des Antrags	CDU/CSU	SPD	DIE LINKE.	B 90/GRÜNE	Ergebnis
						(Bundestagsdrucksache 18/9953), beseitigt zwar eine andere Unklarheit, nicht aber diese. Die Bewertungsmethodik als das Kriterium, das über die Ermittlung der volkswirtschaftlichen Nutzenhaftigkeit Voraussetzung für die Aufnahme einer Maßnahme in den VB ist, ist umzustellen. Die bisher angewandte Methodik wird den Schienenprojekten nicht gerecht. Z.B. können Schienenprojekte nur eine wesentlich geringere Staureduktion (und damit auch keine entsprechende Verbesserung der Reisezeit) als Straßenprojekte erreichen, weil die Trassen im Vorfeld für die beantragten Verkehre erst					

Legende zu den Abstimmungsergebnissen: Zustimmung = +, Ablehnung = –, Enthaltung = o

Zusammenstellung der in die Ausschussberatungen eingebrachten Änderungsanträge zum Gesetzentwurf auf Drucksachen 18/9524, 18/9953

lfd. Nr.	lfd. Nr. BE	lfd. Nr. GE Drs. 18/9524, 18/9953	Vorhaben	Beantragende Fraktion/en (Ausschussdrucksache)	Beantragte Änderung	Begründung des Antrags	CDU/CSU	SPD	DIE LINKE.	B 90/GRÜNE	Ergebnis
						gar nicht zugeteilt werden, wenn die Kapazität einer Strecke nicht ausreicht. So entstehen anders als im Straßenverkehr erst gar keine Staus oder längeren Reisezeiten, die man dann mit einem Aus- oder Neubau abbauen könnte; dennoch gibt es Kapazitätsengpässe. Bei der Straße hingegen erfolgt keine Reglementierung des Zugangs zur Infrastruktur. Zudem wird insbesondere am Oberrhein aus Lärmschutzgründen wiederholt von der Bundeshaushaltsordnung abgewichen. Dort werden – unbestritten sinnvolle – Lärmschutzmaßnahmen über das gesetzlich vorgeschrieben Maß hinaus gebaut. Diese					

Legende zu den Abstimmungsergebnissen: Zustimmung = +, Ablehnung = –, Enthaltung = o

Zusammenstellung der in die Ausschussberatungen eingebrachten Änderungsanträge zum Gesetzentwurf auf Drucksachen 18/9524, 18/9953

lfd. Nr.	lfd. Nr. BE	lfd. Nr. GE Drs. 18/9524, 18/9953	Vorhaben	Beantragende Fraktion/en (Ausschussdrucksache)	Beantragte Änderung	Begründung des Antrags	CDU/CSU	SPD	DIE LINKE.	B 90/GRÜNE	Ergebnis
						gesellschaftlich sinnvollen Maßnahmen führen aber in einer Nutzen-Kosten-Analyse (z.B. beim Tunnel Offenburg) dazu, dass die Kosten so stark steigen, dass sie nach der strengen Berechnungsmethodik unwirtschaftlich wären. Prof. Siefer wies als Sachverständiger in der Anhörung (s.o.) ergänzend darauf hin, dass der Schienenverkehr ohnehin bereits sehr sicher sei, hier durch Maßnahmen anders als bei der Straße kaum Verbesserungen zu erreichen seien. Demzufolge wird die Schiene in der Bewertungsmethodik dafür „bestraft“, dass sie ein sicheres Verkehrsmittel ist, während es sich bei der Straße „auszahlt“,					

Legende zu den Abstimmungsergebnissen: Zustimmung = +, Ablehnung = –, Enthaltung = o

Anlage (zu Bundestagsdrucksache 18/10513 neu)

Zusammenstellung der in die Ausschussberatungen eingebrachten Änderungsanträge zum Gesetzentwurf auf Drucksachen 18/9524, 18/9953

lfd. Nr.	lfd. Nr. BE	lfd. Nr. GE Drs. 18/9524, 18/9953	Vorhaben	Beantragende Fraktion/en (Ausschussdrucksache)	Beantragte Änderung	Begründung des Antrags	CDU/CSU	SPD	DIE LINKE.	B 90/GRÜNE	Ergebnis
						dass sie unsicher ist, obwohl sie nach dem Aus-/Neubau immer noch immer wesentlich unsicherer ist als der Schienenverkehr. Ein tatsächlicher erheblicher Sicherheitsgewinn könnte aber durch eine Verlagerung von Verkehren von der Straße auf die Schiene erreicht werden, und diese Verlagerung wiederum kann durch entsprechende Ausbaumaßnahmen der Schiene erreicht werden. Durch den ausschließlichen Vergleich des Vorher-Nachher-Falls bzw. das Umlegen der Verkehrsprognosen auf das Bestandsnetz und den Ausbaufall mit Analyse lediglich der jeweiligen Verbesserungen wird das					

Legende zu den Abstimmungsergebnissen: Zustimmung = +, Ablehnung = –, Enthaltung = o

Zusammenstellung der in die Ausschussberatungen eingebrachten Änderungsanträge zum Gesetzentwurf auf Drucksachen 18/9524, 18/9953

lfd. Nr.	lfd. Nr. BE	lfd. Nr. GE Drs. 18/9524, 18/9953	Vorhaben	Beantragende Fraktion/en (Ausschussdrucksache)	Beantragte Änderung	Begründung des Antrags	CDU/CSU	SPD	DIE LINKE.	B 90/GRÜNE	Ergebnis
						gesellschaftlich Sinnvolle nicht adäquat abgebildet.					
71	3	3	ABS München – Mühldorf – Freilassing	CDU/CSU und SPD Ausschussdrs. 18(15)402	Einfügung einer Fußnote: „Das Projekt beinhaltet ergänzend zur lfd. Nr. 6 des Unterabschnitt 1 (Vordringlicher Bedarf) noch zwei-gleisige Begegnungs-abschnitte Tüßling – Freilassing.“	Es wird damit berücksichtigt, dass im Zusammenhang mit weiteren Projekten des Potenziellen Bedarfs (z. B. lfd. Nr. 21 ABS Regensburg – Mühldorf – Rosenheim) eine weitere Kapazitäts-steigerung zwischen Tüßling und Freilassing durch zusätzliche zweigleisige Abschnitte betrachtet werden soll. Der Umfang dieser zweigleisigen Abschnitte ist im Bewertungsver-fahren zu bestimmen.	+	+	+	+	+
72	9	9	ABS Grenze D/NL – Kaldenkirchen – Viersen – Rheydt-Odenkirchen	CDU/CSU und SPD Ausschussdrs. 18(15)402	Einfügung einer Fußnote: „oder mit stadtverträglicher umfahrender Alternative zur Viersener Kurve -	Es wird damit berücksichtigt, dass derzeit ein von der EU gefördertes Projekt 3RX verschiedene Alternativen der Verbindung	+	+	o	+	+

Legende zu den Abstimmungsergebnissen: Zustimmung = +, Ablehnung = –, Enthaltung = o

Zusammenstellung der in die Ausschussberatungen eingebrachten Änderungsanträge zum Gesetzentwurf auf Drucksachen 18/9524, 18/9953

lfd. Nr.	lfd. Nr. BE	lfd. Nr. GE Drs. 18/9524, 18/9953	Vorhaben	Beantragende Fraktion/en (Ausschussdrucksache)	Beantragte Änderung	Begründung des Antrags	CDU/CSU	SPD	DIE LINKE.	B 90/GRÜNE	Ergebnis
					Prüfung und Planung kann zu nachrangiger Umsetzung des Teilabschnitts führen.“	Antwerpen – Ruhrgebiet untersucht. Das Ergebnis soll bei Erfüllung der üblichen Voraussetzungen in den Vordringlichen Bedarf aufsteigen. Weiterhin soll klar gestellt werden, dass die Viersener Kurve aufgrund der aufwändigen Planung ggf. erst später als die übrigen Projektbestandteile umzusetzen ist.					
73	15	15	ABS Stuttgart – Backnang – Nürnberg	CDU/CSU und SPD Ausschussdrs. 18(15)402	Die Projektbezeichnung wird neu gefasst als „ABS Stuttgart – Backnang / Schwäbisch Gmünd – Aalen – Nürnberg“.	Es wird damit berücksichtigt, dass bei der Projektbewertung beide alternative Streckenführungen über Backnang und Aalen betrachtet werden sollen.	+	+	–	+	+
74[3]		22	ABS Stuttgart – Singen – Grenze D/CH (Gäubahn)	CDU/CSU und SPD Ausschussdrs. 18(15)402	Das bislang unter laufender Nummer	Es wird damit berücksichtigt, dass					

[3] Zum Abstimmungsergebnis siehe lfd. Nr. 25.

Legende zu den Abstimmungsergebnissen: Zustimmung = +, Ablehnung = –, Enthaltung = o

Zusammenstellung der in die Ausschussberatungen eingebrachten Änderungsanträge zum Gesetzentwurf auf Drucksachen 18/9524, 18/9953

lfd. Nr.	lfd. Nr. BE	lfd. Nr. GE Drs. 18/9524, 18/9953	Vorhaben	Beantragende Fraktion/en (Ausschussdrucksache)	Beantragte Änderung	Begründung des Antrags	CDU/CSU	SPD	DIE LINKE.	B 90/GRÜNE	Ergebnis
					22 im Potenziellen Bedarf enthaltene Projekt „ABS Stuttgart – Singen – Grenze D/CH (Gäubahn)“ wird als laufende Nummer 23 (neu) in den Vordringlichen Bedarfs verschoben. Die bisher unter den laufenden Nummern 23 bis 26 im Vor-dringlichen Bedarf enthaltenen Projekte erhalten die laufenden Nummern 24 bis 27 (neu).	nunmehr ein positives gesamtwirtschaftliches Bewertungsergebnis vorliegt.					
75	22		ABS Niebüll – Klanxbüll	CDU/CSU und SPD Ausschussdrs. 18(15)402	Unter der laufenden Nummer 22 des Potenziellen Bedarfs wird das Projekt ABS Niebüll – Klanxbüll neu eingefügt.	Es wird damit berücksichtigt, dass dieser Bereich als einziger Streckenabschnitt der Marschbahn Elmshorn – Westerland bei	+	+	+	o	+

Legende zu den Abstimmungsergebnissen: Zustimmung = +, Ablehnung = –, Enthaltung = o

Anlage (zu Bundestagsdrucksache 18/10513 neu)

Zusammenstellung der in die Ausschussberatungen eingebrachten Änderungsanträge zum Gesetzentwurf auf Drucksachen 18/9524, 18/9953

lfd. Nr.	lfd. Nr. BE	lfd. Nr. GE Drs. 18/9524, 18/9953	Vorhaben	Beantragende Fraktion/en (Ausschussdrucksache)	Beantragte Änderung	Begründung des Antrags	CDU/CSU	SPD	DIE LINKE.	B 90/GRÜNE	Ergebnis
						mikroskopischen Kapazitätsbetrachtungen als Engpass erkannt wurde. Hierfür sollen bedarfsgerechte Ausbaumaßnahmen konzipiert und bewertet werden.					
76	27	27	ABS Lehrte – Braunschweig – Magdeburg – Roßlau	CDU/CSU und SPD Ausschussdrs. 18(15)402	Zur laufenden Nummer 27 des Potenziellen Bedarfs wird die Projektbezeichnung neu gefasst als „ABS Lehrte / Hameln – Braunschweig – Magdeburg – Roßlau“.	Es wird damit berücksichtigt, dass eine Elektrifizierung des Streckenabschnitts Hameln – Elze die Voraussetzung für eine zusätzliche südliche Umfahrung des Knotens Hannover durch Güterzüge der Relation Hamm – Magdeburg – Berlin / Polen schafft. Dies trägt zur Entlastung des nach der Verkehrsprognose 2030 überlasteten	+	+	+	+	+

Legende zu den Abstimmungsergebnissen: Zustimmung = +, Ablehnung = –, Enthaltung = o

Anlage (zu Bundestagsdrucksache 18/10513 neu)

Zusammenstellung der in die Ausschussberatungen eingebrachten Änderungsanträge zum Gesetzentwurf auf Drucksachen 18/9524, 18/9953

lfd. Nr.	lfd. Nr. BE	lfd. Nr. GE Drs. 18/9524, 18/9953	Vorhaben	Beantragende Fraktion/en (Ausschussdrucksache)	Beantragte Änderung	Begründung des Antrags	CDU/CSU	SPD	DIE LINKE.	B 90/GRÜNE	Ergebnis
						Streckenabschnitts Lehrte – Braunschweig bei. Da diese Maßnahme erst im parlamentarischen Verfahren aufgenommen wurde und daher noch nicht Bestandteil der Öffentlichkeitsbeteiligung war, ist eine eingehende Bürgerbeteiligung zum Projekt Voraussetzung für die Hebung in den Vordringlichen Bedarf.					

Legende zu den Abstimmungsergebnissen: Zustimmung = +, Ablehnung = –, Enthaltung = o

Anlage (zu Bundestagsdrucksache 18/10513 neu)

Zusammenstellung der in die Ausschussberatungen eingebrachten Änderungsanträge zum Gesetzentwurf auf Drucksachen 18/9524, 18/9953

lfd. Nr.	lfd. Nr. BE	lfd. Nr. GE Drs. 18/9524, 18/9953	Vorhaben	Beantragende Fraktion/en (Ausschussdrucksache)	Beantragte Änderung	Begründung des Antrags	CDU/CSU	SPD	DIE LINKE.	B 90/GRÜNE	Ergebnis
77	31	38	ABS Leipzig – Chemnitz	CDU/CSU und SPD Ausschussdrs. 18(15)402	Als laufende Nummer 31 (neu) des Potenziellen Bedarfs wird die ABS Leipzig – Chemnitz eingefügt, die bisher unter der laufenden Nummer 38 (alt) im Potenziellen Bedarf enthalten war.		+	+	+	o	+
78	32		ABS Wilster – Brunsbüttel	CDU/CSU und SPD Ausschussdrs. 18(15)402	Als laufende Nummer 32 (neu) des Potenziellen Bedarfs wird die ABS Wilster – Brunsbüttel eingefügt.	Es wird damit berücksichtigt, dass die Schienenanbindung des Hafens Brunsbüttel im Kontext auf Basis überarbeiteter Planungen der Hafenanlieger erneut bewertet werden soll.	+	+	+	o	+
79	33		ABS Berlin – Angermünde – Pasewalk – Stralsund	CDU/CSU und SPD Ausschussdrs. 18(15)402	Als laufende Nummer 33 (neu) des Potenziellen Bedarfs wird die „ABS Berlin - Angermünde -	Es wird damit berücksichtigt, dass die Ausbaumaßnahmen unter Einbeziehung der Angebote aus der Kundenoffensive der DB	+	+	+	o	+

Legende zu den Abstimmungsergebnissen: Zustimmung = +, Ablehnung = –, Enthaltung = o

Anlage (zu Bundestagsdrucksache 18/10513 neu)

Zusammenstellung der in die Ausschussberatungen eingebrachten Änderungsanträge zum Gesetzentwurf auf Drucksachen 18/9524, 18/9953

lfd. Nr.	lfd. Nr. BE	lfd. Nr. GE Drs. 18/9524, 18/9953	Vorhaben	Beantragende Fraktion/en (Ausschussdrucksache)	Beantragte Änderung	Begründung des Antrags	CDU/CSU	SPD	DIE LINKE.	B 90/GRÜNE	Ergebnis
					Pasewalk – Stralsund“ eingefügt.	Fernverkehr AG erneut bewertet werden sollen.					
80	34		ABS Berlin – Neustrelitz – Neubrandenburg – Stralsund (Berliner Nordbahn)	CDU/CSU und SPD Ausschussdrs. 18(15)402	Als laufende Nummer 34 (neu) des Potenziellen Bedarfs wird die „ABS Berlin – Neustrelitz – Neubrandenburg – Stralsund (Berliner Nordbahn)“ eingefügt.	Es wird damit berücksichtigt, dass die durch die Ausbaumaßnahmen möglichen Fahrzeitgewinne hinsichtlich ihrer fahrplantechnischen Auswirkungen erneut bewertet werden sollen.	+	+	+	o	+
81	35		ABS Koblenz - Mainz (Tunnelertüchtigung)	CDU/CSU und SPD Ausschussdrs. 18(15)402	Als laufende Nummer 35 (neu) des Potenziellen Bedarfs wird die „ABS Koblenz – Mainz (Tunnelertüchtigung)“ eingefügt.	Es wird damit berücksichtigt, dass der Nutzen eines Umgehungstunnels zum Ersatz für drei abgängige Tunnel (Bank-, Bett- und Kammerecktunnel) der linken Rheinstrecke im Bereich der Loreley erneut bewertet werden soll.	+	+	+	+	+

Legende zu den Abstimmungsergebnissen: Zustimmung = +, Ablehnung = –, Enthaltung = o

Anlage (zu Bundestagsdrucksache 18/10513 neu)

Zusammenstellung der in die Ausschussberatungen eingebrachten Änderungsanträge zum Gesetzentwurf auf Drucksachen 18/9524, 18/9953

lfd. Nr.	lfd. Nr. BE	lfd. Nr. GE Drs. 18/9524, 18/9953	Vorhaben	Beantragende Fraktion/en (Ausschussdrucksache)	Beantragte Änderung	Begründung des Antrags	CDU/CSU	SPD	DIE LINKE.	B 90/GRÜNE	Ergebnis
82	36		ABS Cottbus – Forst (Lausitz) – Grenze D/PL (Zary)	CDU/CSU und SPD Ausschussdrs. 18(15)402	Als laufende Nummer 36 (neu) des Potenziellen Bedarfs wird die „ABS Cottbus – Forst (Lausitz) – Grenze D/PL (Zary)“ eingefügt. Die bisher unter den laufenden Nummern 31 bis 33 im Potenziellen Bedarf enthaltenen Projekte erhalten die laufenden Nummern 37 bis 39 (neu).	Es wird damit berücksichtigt, dass eine Elektrifizierung der Strecke unter Voraussetzung eines Ausbaus (Elektrifizierung) der polnischen Anschlusstrecke bis Zary erneut bewertet werden soll.	+	+	+	+	+
83	39	33	Knoten Hamburg	CDU/CSU und SPD Ausschussdrs. 18(15)402	Einfügung einer Fußnote: „unter Berücksichtigung des viergleisigen Ausbaus des Bahnhofs Elmshorn.“	Es wird damit berücksichtigt, dass dieses Projekt zur Beseitigung eines Engpasses auf den nord-westlichen Zufuhrstrecken in die Bewertung der	+	+	+	o	+

Legende zu den Abstimmungsergebnissen: Zustimmung = +, Ablehnung = –, Enthaltung = o

Anlage (zu Bundestagsdrucksache 18/10513 neu)

Zusammenstellung der in die Ausschussberatungen eingebrachten Änderungsanträge zum Gesetzentwurf auf Drucksachen 18/9524, 18/9953

lfd. Nr.	lfd. Nr. BE	lfd. Nr. GE Drs. 18/9524, 18/9953	Vorhaben	Beantragende Fraktion/en (Ausschussdrucksache)	Beantragte Änderung	Begründung des Antrags	CDU/CSU	SPD	DIE LINKE.	B 90/GRÜNE	Ergebnis
						Knotenmaßnahmen einbezogen werden soll.					
84	40	39	Knoten Hannover	CDU/CSU und SPD Ausschussdrs. 18(15)402	Als laufende Nummer 40 (neu) des Potenziellen Bedarfs wird der „Knoten Hannover“ eingefügt. Die bisher unter den laufenden Nummern 34 bis 37 sowie 39 und 40 im Potenziellen Bedarf enthaltenen Projekte erhalten die laufenden Nummern 41 bis 46 (neu).	Es wird damit berücksichtigt, dass für diesen Knoten aufgrund seiner Bedeutung für Norddeutschland eine eigenständige Bewertung durchgeführt werden soll. Bislang war dieser Knoten Bestandteil des Sammelplanfalls „Weitere Knoten, mikroskopische Maßnahmen“ unter der laufenden Nummer 39 (alt) des Potenziellen Bedarfs.	+	+	+	+	+
85	41	34	Knoten Köln	CDU/CSU und SPD Ausschussdrs. 18(15)402	Einfügung einer Fußnote: „unter Berücksichtigung der Eisenbahnspange Köln / Brühl – Porz-Wahn (Rheinque-rung).“	Es wird damit berücksichtigt, dass dieses Projekt einer südlichen Umfahrung des Eisenbahnknotens Köln in die Bewertung der	+	+	+	o	+

Legende zu den Abstimmungsergebnissen: Zustimmung = +, Ablehnung = –, Enthaltung = o

Anlage (zu Bundestagsdrucksache 18/10513 neu)

Zusammenstellung der in die Ausschussberatungen eingebrachten Änderungsanträge zum Gesetzentwurf auf Drucksachen 18/9524, 18/9953

lfd. Nr.	lfd. Nr. BE	lfd. Nr. GE Drs. 18/9524, 18/9953	Vorhaben	Beantragende Fraktion/en (Ausschussdrucksache)	Beantragte Änderung	Begründung des Antrags	CDU/CSU	SPD	DIE LINKE.	B 90/GRÜNE	Ergebnis
						Knotenmaßnahmen einbezogen werden soll.					
		Unterabschnitt 3 Neue Vorhaben, Weiterer Bedarf									

Legende zu den Abstimmungsergebnissen: Zustimmung = +, Ablehnung = –, Enthaltung = o